

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 182



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 52
15 iulie 2009

Cuprins

I *Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie*

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (CE) nr. 617/2009 al Consiliului din 13 iulie 2009 de deschidere a unui contingent tarifar autonom pentru importurile de carne de vită de calitate superioară** 1

- Regulamentul (CE) nr. 618/2009 al Comisiei din 14 iulie 2009 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume 2

- ★ **Regulamentul (CE) nr. 619/2009 al Comisiei din 13 iulie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității ⁽¹⁾** 4

- ★ **Regulamentul (CE) nr. 620/2009 al Comisiei din 13 iulie 2009 privind modul de gestionare a unui contingent tarifar de import pentru carnea de vită și mânzat de calitate superioară** 25

- ★ **Regulamentul (CE) nr. 621/2009 al Comisiei din 14 iulie 2009 de interzicere a pescuitului de macrou în zonele VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc și VIId, în apele CE din zona Vb și în apele internaționale din zonele IIa, XII și XIV de către navele care arborează pavilionul Spaniei** ... 31

II *Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie*

DECIZII

Comisie

2009/548/CE:

- ★ **Decizia Comisiei din 30 iunie 2009 de stabilire a unui model pentru planurile naționale de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile în temeiul Directivei 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului** [notificată cu numărul C(2009) 5174] ⁽¹⁾..... 33

2009/549/CE:

- ★ **Decizia Comisiei din 13 iulie 2009 privind desemnarea unui membru responsabil cu politicile publice în cadrul Consiliului de supraveghere al Grupului consultativ european pentru raportarea financiară** 63

I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (CE) NR. 617/2009 AL CONSILIULUI

din 13 iulie 2009

de deschidere a unui contingent tarifar autonom pentru importurile de carne de vită de calitate superioară

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 133,

având în vedere propunerea Comisiei,

întrucât:

- (1) Ținând seama de interesul Comunității de a dezvolta relații comerciale armonioase cu țările terțe, ar trebui adoptate dispoziții pentru deschiderea, cu titlu de măsură autonomă, a unui contingent tarifar comunitar pentru importul a 20 000 de tone de carne de vită de calitate superioară, proaspătă, refrigerată sau congelată.
- (2) Conform dispozițiilor articolului 144 din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) ⁽¹⁾, raportat la articolul 4 din respectivul regulament, contingențele tarifare aplicabile produselor reglementate de regulamentul menționat sunt deschise și gestionate de către Comisie în baza normelor adoptate în conformitate cu procedura menționată la articolul 195 alineatul (2) din regulamentul respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Se deschide un contingent tarifar comunitar anual, cu numărul de ordine 09.4449, pentru importul a 20 000 de tone, exprimate în greutate de produs, de carne de vită de calitate superioară, proaspătă, refrigerată sau congelată, încadrată la codurile NC 0201, 0202, 0206 10 95 și 0206 29 91.

(2) Pentru contingentul prevăzut la alineatul (1), taxa vamală la import este de 0 %.

(3) Anul contingentar se derulează de la 1 iulie până la 30 iunie.

Articolul 2

Contingentul tarifar prevăzut la articolul 1 este gestionat de către Comisie în conformitate cu articolul 144 și articolul 195 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007.

Articolul 3

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

Se aplică de la 1 august 2009.

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

Adoptat la Bruxelles, 13 iulie 2009.

Pentru Consiliu

Președintele

E. ERLANDSSON

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

REGULAMENTUL (CE) NR. 618/2009 AL COMISIEI**din 14 iulie 2009****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

întrucât:

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din Runda Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XV la regulamentul respectiv,

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 138 din Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 se stabilesc în anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 2200/96, (CE) nr. 2201/96 și (CE) nr. 1182/2007 ale Consiliului în sectorul fructelor și legumelor ⁽²⁾, în special articolul 138 alineatul (1),

Prezentul regulament intră în vigoare la 15 iulie 2009.

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

Adoptat la Bruxelles, 14 iulie 2009.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350, 31.12.2007, p. 1.

ANEXĂ

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

(EUR/100 kg)

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

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

REGULAMENTUL (CE) NR. 619/2009 AL COMISIEI

din 13 iulie 2009

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, în special articolul 4,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității, menționată în capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei comunitare. Informații pertinente au fost, de asemenea, comunicate de țări terțe. Având în vedere aceste aspecte, lista comunitară trebuie actualizată.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie, atunci când acest lucru nu a fost posibil, prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea reglementară a acestora, indicând principalele fapte și considerente care ar urma să stea la baza unei decizii de a le impune o interdicție de exploatare pe teritoriul Comunității sau de a modifica condițiile unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în lista comunitară.
- (4) Comisia a dat transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, de a prezenta comentarii scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei în termen de 10 zile lucrătoare, precum și în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană, instituit în temeiul Regulamentului

(CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile ⁽³⁾.

- (5) Comisia, precum și, în anumite cazuri, unele dintre statele membre au consultat autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni în cauză.
- (6) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 trebuie modificat în consecință.

Transportatori comunitari

- (7) Pe baza informațiilor obținute în urma controalelor la sol SAFA, efectuate asupra aeronavelor anumitor transportatori aerieni comunitari, precum și în urma inspecțiilor și a auditurilor pe domenii specifice, efectuate de autoritățile aeronautice naționale respective, unele state membre au luat anumite măsuri de executare. Acestea au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranța Aeriană cu privire la măsurile respective: autoritățile competente din Grecia au anunțat că transportatorului EuroAir Ltd i-a fost retras certificatul de operator aerian (AOC) la 8 mai 2009; autoritățile competente din Suedia au anunțat că la 23 ianuarie 2009 au retras AOC-ul transportatorului Nordic Airways AB („Regional”), iar la 31 martie 2009, pe cel al transportatorului Fly Excellence AB.

One Two Go Airlines și Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

- (8) La 8 aprilie 2009, autoritățile competente din Thailanda (Departamentul Aviației Civile din Thailanda – DAC Thailanda) au informat Comisia că au revocat AOC-ul transportatorului One Two Go. Deși transportatorul respectiv a formulat recurs împotriva ordinului de revocare, DAC Thailanda a reafirmat acest ordin la 4 mai 2009.
- (9) Prin urmare, având în vedere faptul că operatorul și-a pierdut AOC-ul și că, în consecință, licența de exploatare nu poate fi considerată valabilă, pe baza criteriilor comune, se apreciază că One Two Go nu mai este „transportator aerian” în sensul articolului 2 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 și că, prin urmare, trebuie exclus din anexa A.

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 84, 23.3.2006, p. 14.⁽³⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 4.

Orient Thai Airlines

- (10) În conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 298/2009 al Comisiei din 8 aprilie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității ⁽¹⁾, DAC Thailanda a prezentat Comisiei informații referitoare la eficacitatea măsurilor corective luate de transportatorul Orient Thai, precum și a măsurilor luate de DAC Thailanda pentru a soluționa deficiențele de siguranță constatate anterior, care au dus la suspendarea operațiunilor efectuate de către transportator cu aeronave de tip MD-80 pentru o perioadă de 75 de zile, până la 7 octombrie 2008.

- (11) Pe baza acestor informații, Comisia consideră că nu este necesar să se ia nicio măsură suplimentară.

Transportatori aerieni din Ucraina*Supravegherea generală a siguranței transportatorilor aerieni din Ucraina*

- (12) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 298/2009, o echipă de experți europeni au efectuat o vizită în Ucraina în perioada 25-29 mai 2009, pentru a verifica starea implementării planului de măsuri prezentat de autoritățile competente din Ucraina, menit să amelioreze atât supravegherea, cât și situația siguranței celor doi transportatori aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității – Ukraine Cargo Airways și Ukrainian Mediterranean Airlines. De asemenea, pentru a verifica modul de exercitare a supravegherii de către Administrația Aeronautică de Stat din Ucraina, echipa de experți a CE a avut o reuniune cu doi transportatori – South Airlines și Khors Air Company, care operează pe teritoriul Comunității și care au făcut obiectul unor controale la sol în Comunitate și în alte state participante la Conferința Europeană a Aviației Civile (ECAC).
- (13) Administrația Aeronautică de Stat a înregistrat progrese limitate în ceea ce privește implementarea planului său de măsuri. Toate măsurile (12/12) identificate de Administrația Aeronautică de Stat în planul său de măsuri, prezentat la 31 mai 2008, menit să amelioreze modul de exercitare a supravegherii, rămân deschise până în prezent. Nicio certificare nu s-a efectuat în conformitate cu cerințele anunțate de Administrația Aeronautică de Stat, legislația corespunzătoare nu a fost promulgată, iar măsurile corective nu vor fi finalizate decât, cel mai devreme, în iulie 2011, în timp ce anumite măsuri vor fi implementate abia în 2015.
- (14) Implementarea planului de măsuri este direct legată de complexitatea sistemului juridic din Ucraina, care nu permite identificarea clară a standardelor utilizate pentru aprobarea aeronavelor și a operatorilor, și nici verificarea conformității efective a acestora cu anexele Organizației Internaționale a Aviației Civile (OACI). Acest fapt a fost confirmat în cadrul reuniunii cu cei patru operatori.

- (15) De asemenea, raportul vizitei arată că autoritățile competente din Ucraina nu dispun de suficient personal calificat pentru a efectua supravegherea a 74 de deținători de AOC-uri (navigabilitate și operațiuni). Implementarea activităților de supraveghere continuă nu a putut fi demonstrată pe deplin, iar comentariile formulate de autoritățile competente din Ucraina la finalul vizitei nu au putut clarifica aceste aspecte. De asemenea, o reexaminare atentă a sistemului de AOC-uri utilizat de autoritățile competente din Ucraina arată că acest sistem nu permite identificarea clară a reglementărilor/standardelor care se aplică pentru certificare, nici cunoașterea cu exactitate a flotelor care dețin autorizații de exploatare și a tipului de autorizații deținute.

- (16) Comentariile prezentate de autoritățile competente din Ucraina nu au fost suficiente pentru a anula constatările făcute pe parcursul vizitei. Diversele măsuri corective anunțate de autoritățile respective vor trebui monitorizate îndeaproape și evaluate periodic, ținându-se seama și de rezultatele vizitei USOAP efectuate de OACI în iunie 2008. De asemenea, ca urmare a vizitei, autoritățile competente din Ucraina au prezentat un nou plan de măsuri corective, a cărui implementare depinde de adoptarea unei noi legi a aviației în Ucraina, programată pentru 2010. În consecință, normele de implementare nu vor fi finalizate decât în a doua jumătate a anului 2011 în ceea ce privește operațiunile aeronavelor, la sfârșitul anului 2012 în ceea ce privește certificarea echipajelor de zbor și la sfârșitul anului 2015 în ceea ce privește menținerea navigabilității.

- (17) În lumina rezultatelor vizitei și a prezentărilor făcute în cadrul reuniunii Comitetului pentru Siguranța Aeriană de la 1 iulie 2009, Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape implementarea acestor măsuri și să coopereze cu autoritățile competente din Ucraina, acordându-le acestora sprijin pentru ameliorarea supravegherii și pentru abordarea oricăror neconformități. În plus, statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol efectuate pe aeronavele transportatorilor autorizați în Ucraina, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008 al Comisiei ⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 298/2009, transportatorul a fost invitat să prezinte informații pertinente, inclusiv măsurile corective pentru remedierea deficiențelor de siguranță constatate anterior. Autoritățile competente din Ucraina au prezentat informații pentru a clarifica măsurile luate în privința AOC-ului transportatorului. Motor Sich a prezentat documentația la 4 iunie 2009, declarând că a efectuat o analiză a cauzelor fundamentale și că a elaborat măsuri corective pentru a soluționa deficiențele de siguranță.

⁽¹⁾ JO L 95, 9.4.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 109, 19.4.2008, p. 7.

Această analiză și aceste măsuri corective au fost aprobate de autoritățile competente din Ucraina. De asemenea, printr-o scrisoare trimisă la data de 15 iunie, compania a prezentat măsurile corective autorităților competente din Franța care au inspectat ⁽¹⁾ aeronava AN-12 (UR-11819). Planul de măsuri corective indică faptul că manualele și documentația companiei (manualul de operațiuni și manualul de zbor) au fost modificate pentru a se conforma standardelor OACI și pentru a permite o pregătire corectă pentru zbor.

- (19) Cu toate acestea, formarea piloților și a echipajului cu scopul de a garanta aplicarea eficientă a manualelor și a procedurilor revizuite nu este suficientă pentru a se asigura o acoperire corespunzătoare a gamei variate de schimbări. În plus, Comisia nu a primit de la autoritățile competente din Ucraina nicio informație care să indice verificarea stadiului implementării măsurilor respective și finalizarea efectivă a acestora, în scopul soluționării durabile a deficiențelor de siguranță constatate.
- (20) În lumina acestor constatări și pe baza criteriilor comune, Comisia consideră că, în acest stadiu, transportatorul Motor Sich nu respectă standardele de siguranță corespunzătoare și că, prin urmare, trebuie menținut în anexa A.

Ukraine Cargo Airways

- (21) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 298/2009, echipa de experți a CE a efectuat o vizită acestui transportator la 27 mai 2009. Din raportul vizitei reiese că flota companiei Ukraine Cargo Airways (UCA) s-a redus considerabil pe parcursul unui singur an, de la 20 de aeronave la începutul anului 2008 (zece aeronave de tip IL-76, trei de tip AN-12, trei de tip AN-26, trei elicoptere de tip MIL-8 și o aeronavă de tip Tupolev Tu-134), la 4 aeronave în momentul vizitei (două de tip IL-76, una de tip AN-12 și una de tip AN-26). Dintre cele 4 aeronave specificate în AOC, doar o singură aeronavă de tip IL-76 (UR-UCC) se află în stare bună de navigabilitate, celelalte trei aeronave având certificate de navigabilitate expirate. Transportatorul a afirmat că niciuna din celelalte aeronave nu mai sunt navigabile și nu sunt exploatate în niciun fel.
- (22) Potrivit raportului, UCA a realizat progrese semnificative în ceea ce privește implementarea planului de măsuri corective pe care l-a prezentat Comisiei la 1 aprilie 2008. Raportul respectiv indică faptul că 19 dintre cele 22 de măsuri programate au fost finalizate. Politica în domeniul siguranței și documentația aferentă au fost revizuite și îmbunătățite. A fost creat un departament intern pentru inspecții în materie de siguranță. A fost îmbunătățită starea tehnică a aeronavelor. Procedurile de formare a echipajului au fost revizuite și îmbunătățite. Cu toate acestea, 3 dintre măsurile propuse în planul de măsuri corective rămân încă deschise, problema cea mai gravă fiind faptul că aeronavele de tip IL-76, AN-12 și AN-26 nu sunt echipate cu măști de oxigen pentru utilizare imediată, după cum prevăd normele OACI în cazul zborurilor care depășesc o anumită altitudine.
- (23) De asemenea, raportul evidențiază existența unor deficiențe semnificative de siguranță în domeniul exploatarei, al formării și controlului, al menținerii navigabilității și al

întreținerii. În plus, sistemul de management al calității este deficitar, deoarece nu există nicio garanție că problemele constatate în urma auditului intern sau de autoritățile competente din Ucraina sunt corectate și verificate înainte de finalizare și nici nu se asigură analiza sistematică a deficiențelor. Aceste constatări provoacă îndoieli cu privire la sustenabilitatea măsurilor corective puse în aplicare de către companie după impunerea interdicției de exploatare.

- (24) Compania a fost invitată să își prezinte observațiile. La 10 iunie, UCA a prezentat documente pentru a răspunde constatărilor făcute pe parcursul vizitei. Dintre cele 16 noi constatări făcute pe parcursul vizitei, una ar putea fi finalizată în mod eficient după examinarea documentației prezentate de către companie. În privința a două constatări referitoare la manualul de operațiuni și la AOC-ul pe care îl deține, compania a indicat faptul că a trimis spre aprobare autorităților competente din Ucraina modificările aduse manualului de operațiuni și că a solicitat o limitare a nivelului de zbor specificat în AOC, în ceea ce privește aeronavele de tip AN-12 (UR-UCN) și AN-26 (UR-UDM).
- (25) Comisia nu a primit nicio informație referitoare la aprobarea modificărilor (limitărilor) solicitate de companie. De asemenea, la data de 1 iulie, transportatorul a solicitat o audiență și a trimis observații Comisiei și Comitetului pentru Siguranța Aeriană, indicând faptul că, din totalul de 51 de măsuri corective, au mai rămas 15 care urmează să fie implementate până la sfârșitul lunii august 2009, după care autoritățile competente din Ucraina vor efectua verificarea. Comisia își rezervă dreptul de a proceda la verificarea implementării măsurilor corective de către transportator.
- (26) În lumina acestor constatări, Comisia consideră că, în acest stadiu, pe baza criteriilor comune, compania nu respectă standardele de siguranță corespunzătoare și, prin urmare, trebuie menținută în anexa A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (27) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 298/2009, echipa de experți a CE a efectuat o vizită acestui transportator la 28 mai 2009. Raportul vizitei indică faptul că UMAir a realizat îmbunătățiri semnificative în ceea ce privește sistemul de documentație, care a fost revizuit în întregime. A fost creat un departament pentru siguranță și a fost stabilit un punct focal pentru inspecțiile SAFA. Procedurile de formare au fost, de asemenea, revizuite și îmbunătățite. Cu toate acestea, deși UMAir susține că a finalizat implementarea planului său de măsuri corective, fapt confirmat autoritățile competente din Ucraina, echipa CE, în urma analizării unui eșantion de măsuri corective, a constatat că se mențin anumite deficiențe. Măsurile corective luate de UMAir în ceea ce privește lista de încărcare/indexul de bază nu par a fi aplicate efectiv pentru toate tipurile de aeronave specificate în AOC. Unele măsuri de remediere a deficiențelor constatate pe parcursul inspecțiilor SAFA nu sunt corectate în mod sistematic, inclusiv determinarea cauzelor fundamentale ale acestor deficiențe (scurgeri de ulei pe motor, lipsa unor șuruburi, limitarea performanței în lista echipamentului minim etc.).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

- (28) În plus, au fost constatate probleme semnificative de siguranță în domeniul operațiunilor și al menținerii navigabilității, al întreținerii și al ingineriei tehnice: nu este prevăzută o procedură clară pe care echipajul de zbor al UMAir să o aplice în caz de avariere a motorului în timpul zborului (coborâre progresivă), iar din manualul de operațiuni lipsește procedura de declarare a stării de urgență atunci când, în timpul zborului, cantitatea de carburant preconizată/calculată pentru aterizare se dovedește a fi inferioară cantității minime. De asemenea, nu a putut fi prezentată nicio dovadă a conformității unei aeronave (UR-CFF) și a motorului acesteia cu directivele privind navigabilitatea, s-au constatat diverse deficiențe la aeronavele de tip DC-9 și MD 83, iar normele prevăzute în programul pentru prevenirea și controlul coroziunii (CPCP, normele privind identificarea nivelului de coroziune și raportarea) nu sunt respectate. În ceea ce privește sistemul de calitate al transportatorului, echipa CE a constatat în raportul său că acesta nu a putut demonstra faptul că toate aspectele legate de întreținere și de procesele operaționale de zbor sunt auditate periodic; măsurile implementate nu țin întotdeauna seama de cauzele fundamentale și nu există un sistem global pentru verificarea constatărilor deschise (constatări ale auditurilor interne și externe, inclusiv ale Administrației Aeronautice de Stat din Ucraina).
- (29) Compania a fost invitată să își prezinte observațiile. La 1 iulie 2009, în cadrul reuniunii Comitetului pentru Siguranța Aeriană, UMAir a prezentat un plan de măsuri corective aprobat de autoritățile competente din Ucraina. Planul de măsuri corective a fost elaborat pentru a aborda deficiențele de siguranță constatate pe parcursul vizitei. Cu toate acestea, datele prezentate de transportator nu au permis soluționarea constatărilor făcute pe parcursul vizitei, în special în domeniul menținerii navigabilității. Comisia își rezervă dreptul de a proceda la verificarea implementării măsurilor corective de către transportator.
- (30) În lumina acestor constatări, Comisia consideră că, în acest stadiu, pe baza criteriilor comune, compania nu respectă standardele de siguranță corespunzătoare și, prin urmare, trebuie menținută în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Kazahstan

- (31) Există dovezi certe cu privire la incapacitatea autorităților responsabile cu supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan de a implementa și de a aplica standardele de siguranță corespunzătoare, după cum demonstrează rezultatele auditului realizat de OACI în cadrul programului de evaluare universală a supravegherii siguranței (USOAP).
- (32) Ca urmare a auditului USOAP din Kazahstan, realizat în aprilie 2009, OACI a transmis tuturor statelor părți la Convenția de la Chicago constatările sale cu privire la existența unor probleme semnificative de siguranță care afectează supravegherea siguranței transportatorilor și aeronavelor înregistrate în Kazahstan, una dintre aceste

probleme fiind legată de exploatare⁽¹⁾, iar cealaltă, de navigabilitate⁽²⁾; potrivit constatărilor respective, procesul de certificare utilizat în Kazahstan pentru eliberarea unui AOC nu abordează toate dispozițiile aplicabile ale anexei 6 a OACI. Majoritatea AOC-urilor existente au fost eliberate fără implicarea unui inspector de navigabilitate calificat. În special, în cadrul procesului de certificare nu sunt abordate următoarele aspecte: prezentarea de programe de întreținere, revizuirea listelor echipamentului minim (MEL), îndeplinirea cerințelor privind menținerea navigabilității pentru eliberarea aprobărilor pentru operațiuni specifice, precum ETOPS și CAT III. În plus, majoritatea certificatelor de navigabilitate au fost eliberate fără a se realiza inspecția tehnică a aeronavelor, iar autoritățile competente din Kazahstan nu au efectuat inspecții periodice ale aeronavelor. Planurile de măsuri corective propuse de autoritățile respective au fost considerate inacceptabile de OACI, întrucât nu prevăd date precise de implementare a măsurilor corective de urgență pentru soluționarea acestor probleme semnificative de siguranță.

- (33) Având în vedere cele două constatări în materie de siguranță, publicate la scurt timp după vizita efectuată de OACI, precum și rapoartele SAFA, Comisia a inițiat o consultare cu autoritățile competente din Kazahstan, exprimând preocupări serioase cu privire la siguranța în exploatare a transportatorilor aerieni licențiați în acest stat și solicitând clarificări cu privire la măsurile luate de autoritățile competente pentru a răspunde constatărilor formulate de OACI și celor făcute pe parcursul inspecțiilor SAFA.
- (34) În perioada 5-29 iunie 2009, autoritățile din Kazahstan au prezentat documentația solicitată, iar la 30 iunie au susținut o prezentare în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană. În cadrul prezentării, autoritățile competente din Kazahstan au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranța Aeriană că a fost elaborat un plan de măsuri corective pentru a aborda deficiențele constatate de OACI și că au fost inițiate primele etape ale implementării acestuia, pentru a permite îndeplinirea tuturor cerințelor OACI privind siguranța, dacă este posibil, în iunie 2010. În ceea ce privește soluționarea celor două probleme semnificative de siguranță publicate de OACI, aceasta nu este prevăzută înainte de luna decembrie 2009. De asemenea, autoritățile competente din Kazahstan au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranța Aeriană că vor prezenta rapoarte trimestriale cu privire la stadiul implementării măsurilor corective propuse OACI.
- (35) În plus, autoritățile competente din Kazahstan au clarificat faptul că au fost eliberate, în total, 69 de AOC-uri și că s-au luat măsuri pentru a suspenda sau revoca 11 dintre acestea la 1 aprilie 2009. Cu toate acestea, există încă incertitudini în legătură cu măsurile de executare implementate pentru a remedia problemele semnificative de siguranță constatate de OACI, deoarece suspendările/revocările prezentate de autoritățile competente din Kazahstan au fost realizate înainte de auditul USOAP efectuat de OACI, nu a fost prezentată

⁽¹⁾ Constatarea OPS/01 a OACI.

⁽²⁾ Constatarea AIR/01 a OACI.

nicio dovadă a revocării efective a AOC-urilor respective, iar unele dintre AOC-urile a căror revocare a fost semnalată la 1 aprilie 2009, continuă să fie valabile la 1 iunie 2009. De asemenea, autoritățile competente din Kazahstan au recunoscut că, în prezent, legislația națională permite exploatarea aeronavelor în mod simultan de către doi sau mai mulți operatori, fără a desemna, așadar, în mod clar entitatea responsabilă cu navigabilitatea și exploatarea aeronavelor respective.

- (36) Transportatorul Berkut State Airline, certificat în Kazahstan, a solicitat să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc la 30 iunie 2009. În cadrul acestei audieri, transportatorul nu a prezentat un plan de măsuri cuprinzător, menit să asigure respectarea standardelor de siguranță și să risipească orice confuzie în privința transportatorului BEK Air, denumit anterior Berkut Air, care figurează în anexa A din aprilie 2009. Berkut State Airline a indicat, de asemenea, că intenționează să înceteze operațiunile comerciale și exploatarea aeronavelor vechi.
- (37) Autoritățile competente din Kazahstan nu au prezentat nicio informație cu privire la certificatele deținute de transportatorul BEK Air, denumit anterior Berkut Air, și nici cu privire la implementarea măsurilor corective menite să soluționeze deficiențele de siguranță care au dus la includerea acestui transportator în anexa A în aprilie 2009; de asemenea, autoritățile respective nu au prezentat dovezi prin care să demonstreze că transportatorul respectiv face obiectul unor măsuri de executare.
- (38) Autoritățile competente din Kazahstan au informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la existența unui al treilea transportator denumit Berkut KZ, dar nu au prezentat nicio informație cu privire la certificatele deținute de acesta.
- (39) Transportatorul SCAT, certificat în Kazahstan, a solicitat, cu întârziere, să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc la 30 iunie 2009. În cadrul acestei audieri, transportatorul a recunoscut că unele dintre aeronave, precum cea de tip Yak 42, cu numărul de înmatriculare UP-Y4210, sunt exploatate și de alți transportatori certificați în Kazahstan, fără a desemna, așadar, în mod clar entitatea responsabilă cu navigabilitatea și cu exploatarea aeronavelor respective. În plus, transportatorul și autoritățile competente din Kazahstan nu au prezentat dovezi referitoare la faptul că menținerea navigabilității și întreținerea aeronavelor de tip Boeing B-737-522 și B-757-204, înmatriculate în Lituania (cu numerele de înmatriculare: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB și LY-FLG) se efectuează în conformitate cu reglementările europene aplicabile.

- (40) Comisia recunoaște eforturile depuse în vederea reformării sistemului aeronautic civil din Kazahstan și primele măsuri luate pentru a aborda deficiențele de siguranță constatate de OACI. Cu toate acestea, pe baza criteriilor comune, până la implementarea efectivă a măsurilor corective adecvate, menite să remedieze problemele semnificative de siguranță constatate de OACI, se consideră că, în stadiul actual, autoritățile competente din Kazahstan nu sunt capabile să implementeze și să aplice standardele de siguranță corespunzătoare în cazul tuturor transportatorilor aerieni care fac obiectul controlului reglementar al acestora. Prin urmare, toți transportatorii aerieni certificați în Kazahstan trebuie să facă obiectul unei interdicții de exploatare și, în consecință, să fie incluși în anexa A, cu excepția transportatorului aerian Air Astana.

Air Astana

- (41) Transportatorul Air Astana, certificat în Kazahstan, a solicitat să fie audiat de Comisie și de Comitetul pentru Siguranță Aeriană, iar audierea a avut loc la 30 iunie 2009. În cadrul acestei audieri, transportatorul a prezentat o serie cuprinzătoare de măsuri corective și o analiză a cauzelor fundamentale, menite să abordeze numeroasele deficiențe de siguranță ale transportatorului, identificate de Germania ⁽¹⁾, Țările de Jos ⁽²⁾, Regatul Unit ⁽³⁾, precum și de alte state participante la ECAC ⁽⁴⁾ pe parcursul inspecțiilor la sol, efectuate în cadrul programului SAFA. În ceea ce privește starea de siguranță a flotei, toate aeronavele specificate în AOC-ul transportatorului sunt înregistrate în afara Kazahstanului (Aruba). Autoritatea competentă din Aruba este responsabilă cu supravegherea aeronavelor care alcătuiesc flota transportatorului Air Astana, în conformitate cu dispozițiile anexelor 1 și 8 la Convenția de la Chicago, precum și ale anexei 6 în ceea ce privește aspectele legate de menținerea navigabilității.
- (42) Având în vedere cele de mai sus, nu se consideră necesară includerea transportatorului Air Astana în anexa A. Cu toate acestea, luând în considerare rezultatele inspecțiilor recente la sol ⁽⁵⁾, efectuate pe aeroporturile comunitare în cadrul programului SAFA, precum și angajamentul statelor membre de a spori în continuare numărul controalelor la sol ale aeronavelor exploatate de Air Astana pe teritoriul Comunității, Comisia consideră oportună instituirea unei supravegheri specifice, în condiții stricte, a operațiunilor transportatorului Air Astana efectuate pe teritoriul Comunității și, prin urmare, că operațiunile acestuia trebuie limitate strict la nivelul actual și la aeronavele utilizate în prezent. Prin urmare, pe baza criteriilor comune și în condițiile menționate, transportatorul respectiv trebuie inclus în anexa B.

⁽¹⁾ LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

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

⁽³⁾ CAA-UK-2008-187.

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

⁽⁵⁾ LBA/D-2009-332.

Transportatori aerieni din Zambia

(43) Ca urmare a suspendării operațiunilor transportatorului național *Zambian Airways* din Zambia în ianuarie 2009 și a publicării de către OACI a unei probleme semnificative de siguranță în februarie 2009, după vizita de audit USOAP cu privire la exploatarea, certificarea și supravegherea aeronavelor de către Autoritatea Aeronautică Civilă din Zambia, în aprilie 2009, Comisia a solicitat informații autorităților în cauză pentru a verifica implementarea măsurilor corective pentru soluționarea problemei respective. Problema semnificativă de siguranță constă în faptul că Departamentul Aviației Civile (DAC) din Zambia a eliberat douăzeci și unu de permise de serviciu aerian unor operatori aerieni comerciali, unii dintre aceștia fiind inclusiv autorizați să efectueze operațiuni internaționale. Aceste permise de serviciu aerian abordează mai mult aspecte economice decât aspecte legate de siguranță. Deținătorii acestor permise de serviciu aerian operează zboruri internaționale, deși nu s-au efectuat inspecțiile privind exploatarea și navigabilitatea, prevăzute înaintea eliberării unui AOC. În plus, rapoartele privind inspecțiile periodice ale DAC semnalează existența unor deficiențe de siguranță, fără a specifica dacă au fost soluționate.

(44) Informațiile prezentate de autoritățile din Zambia în mai 2009 nu fac nicio referire la măsurile corective urgente, necesare pentru a soluționa problema semnificativă de siguranță constatată de OACI. În special, nu s-au prezentat nici planuri și nici proceduri de certificare, nici norme și nici reglementări care să urmărească îndeplinirea cerințelor OACI privind certificarea din anexa 6 la Convenția de la Chicago. De asemenea, nu există nicio dovadă a impunerii unor limitări „permiselor de serviciu aerian” din Zambia și nici documente justificative privind procesul de certificare prevăzut în anexa 6 a OACI.

(45) Documentația suplimentară trimisă de autoritățile competente din Zambia la 1 iunie 2009 nu a demonstrat nici că AOC (Z/AOC/001/2009), eliberat la 29 mai 2009 transportatorului *Zambezi Airlines*, certificat în Zambia, îndeplinește cerințele OACI și nici că a fost abordată problema siguranței. Problema de siguranță identificată de OACI se menține și în prezent.

(46) În lumina acestor constatări și având în vedere riscul potențial pe care această situație îl poate prezenta pentru siguranța în exploatare a transportatorilor aerieni certificați în Zambia care sunt autorizați să efectueze zboruri internaționale, Comisia consideră că, pe baza criteriilor comune, toți transportatorii certificați în Zambia trebuie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Indonezia

(47) Direcția Generală a Aviației Civile (DGAC) din Indonezia a prezentat Comisiei dovezi referitoare la faptul că, la 10 iunie 2009, în temeiul noilor reglementări privind siguranța în domeniul aviației civile din Indonezia, s-au eliberat noi AOC-uri transportatorilor aerieni *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines*, și *Ekspres Transportasi Antarbenua* (cu denumirea

comercială de *Premiair*). În special, transportatorilor *Garuda* și *Airfast* li s-au eliberat noi AOC-uri, valabile doi ani, ca urmare a unui audit și a unei proceduri de recertificare complete. *Mandala* și *Premi Air* au făcut obiectul unui audit limitat la noile cerințe prevăzute de noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației civile.

(48) La cererea DGAC din Indonezia, o echipă de experți din CE a efectuat o vizită de documentare în această țară, în perioada 15-18 iunie 2009, pentru a verifica dacă, în prezent, se desfășoară activități complete de supraveghere și dacă sistemul activităților de supraveghere a fost actualizat pentru a permite monitorizarea adecvată a constatărilor făcute de DGAC cu privire la transportatorii din Indonezia. În acest context, au fost inspecțiați, de asemenea, doi transportatori aerieni (*Mandala Airlines* și *Premi Air*) pentru a se verifica dacă DGAC din Indonezia poate asigura supravegherea siguranței acestora, în conformitate cu standardele corespunzătoare (noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației civile).

(49) Vizita a arătat că actualul nivel al eficacității DGAC în ceea ce privește supravegherea celor patru transportatori menționați anterior, împreună cu recertificarea acestora, reprezintă o garanție a îndeplinirii noilor cerințe și este considerat adecvat. Sistemul de supraveghere a fost ameliorat pentru a permite monitorizarea adecvată a constatărilor DGAC la transportatorii din Indonezia. DGAC a elaborat un sistem pentru gestionarea eficientă a informațiilor obținute din activitățile de supraveghere și, în consecință, pentru identificarea datei propuse pentru finalizarea unei constatări, precum și pentru orice prelungire acordată de DGAC, și a datei la care acestea au loc efectiv.

(50) În plus, diferențele față de anexa 6 la Convenția de la Chicago, care au fost comunicate OACI de către DGAC la 20 februarie 2009 și care ar putea avea un efect negativ asupra siguranței în exploatare a transportatorilor din Indonezia, au fost eliminate la 25 martie 2009. Ca urmare a reviziei tehnice efectuate de DGAC, la 28 mai 2009, a fost trimisă OACI o nouă notificare conținând nu număr limitat de diferențe. Standardele OACI urmează să se aplice transportatorilor aerieni din Indonezia de la 30 noiembrie 2009; totuși, aceste standarde recent adoptate se aplică deja transportatorilor *Garuda*, *Mandala*, *Premiair* și *Airfast* de la 10 iunie 2009 – data eliberării noilor AOC-uri.

(51) DGAC a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranța Aeriană, iar audierea a avut loc la 30 iunie 2009. DGAC a informat Comisia că aeronava de tip *Embraer EMB-120*, cu numărul de înmatriculare *PK-RJC*, exploatată de *Premi Air* nu este, în momentul de față, echipată cu TCAS, după cum prevăd noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației civile și că instalarea acestui echipament trebuie finalizată până la 30 noiembrie 2009. Aceste informații sunt specificate în mod clar în AOC-ul transportatorului, așa cum reiese din raportul echipei de experți europeni.

- (52) Pe baza criteriilor comune, se apreciază că nivelul actual al eficacității activităților de supraveghere efectuate de DGAC permite o aplicare adecvată a standardelor de siguranță pertinente și respectarea acestora în mod corespunzător de către cei patru transportatori care au făcut obiectul procesului de recertificare: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines și Ekspres Transportasi Antarbenua (cu denumirea comercială de Premiair). Ca urmare, acești patru transportatori aerieni trebuie retrași din anexa A. Toți ceilalți transportatori din Indonezia trebuie menținuți, în acest stadiu, în anexa A. Comisia va păstra o legătură strânsă cu autoritățile competente din Indonezia în urma recertificării altor transportatori din această țară.
- (53) Autoritățile competente din Indonezia au prezentat Comisiei și o listă actualizată a transportatorilor aerieni deținători ai unui AOC. În prezent, transportatorii aerieni certificați în Indonezia, pe lângă cei patru transportatori menționați anterior, sunt: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Samporna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport și Eastindo. Lista comunitară trebuie actualizată în consecință, iar acești transportatori trebuie incluși în anexa A.

Transportatori aerieni din Republica Angola

TAAG Angola Airlines

- (54) Autoritățile competente din Angola (INAVIC) au informat Comisia că transportatorului aerian TAAG Angola Airlines i s-a acordat un nou AOC, în conformitate cu reglementările privind siguranța în domeniul aviației din Angola, la 28 mai 2009, ca urmare a unei proceduri complete de recertificare.
- (55) La cererea autorităților competente din Angola (INAVIC), precum și a transportatorului TAAG Angola Airlines, o echipă de experți europeni au efectuat o vizită de documentare în Angola, în perioada 8-11 iunie 2009. Vizita a confirmat faptul că s-a înregistrat un progres semnificativ în direcția respectării standardelor OACI. INAVIC a finalizat 66 %, iar TAAG, 75 % din constatările făcute în cursul precedentei vizite de documentare efectuate de reprezentanții UE în februarie 2008. În special, Angola a adoptat noi norme privind siguranța în domeniul aviației, în conformitate cu standardele OACI, iar transportatorul național TAAG a fost recertificat în conformitate cu noul cadru juridic.
- (56) TAAG a solicitat să fie audiat de Comitetul pentru Siguranța Aeriană, iar audierea a avut loc la 1 iulie

2009, transportatorul fiind asistat de INAVIC. De asemenea, transportatorul a informat Comitetul că a făcut obiectul unui audit IOSA în mai 2009, care s-a finalizat doar cu un număr redus de constatări, și că toate aceste constatări au fost finalizate până la 29 iunie 2009.

- (57) Transportatorul a prezentat Comitetului pentru Siguranța Aeriană dovezi convingătoare referitoare la adoptarea unor măsuri suplimentare ca urmare a vizitei și la progresele deosebite înregistrate în ceea ce privește abordarea constatărilor rămase deschise și a prezentat măsuri cuprinzătoare, arătând că, în prezent, peste 90 % din constatări au fost finalizate, restul măsurilor aflându-se într-o fază avansată. Cu toate acestea, transportatorul nu a putut demonstra că zborurile efectuate cu aeronave de tip B-747 și B-737-200 fac obiectul monitorizării datelor de zbor, potrivit cerințelor.
- (58) Autoritățile din Portugalia au informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană că au acceptat să acorde asistență autorităților competente din Angola pentru a ameliora supravegherea siguranței transportatorului TAAG, în vederea autorizării acestuia să opereze pe teritoriul Portugaliei. În special, autoritățile din Portugalia au informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană că vor accepta zboruri operate cu anumite aeronave după efectuarea unor controale înainte de zborul în Angola și a unor controale la sol la sosirea în Portugalia. Autoritățile competente din Angola au confirmat faptul că acceptă inspectarea la sol înainte de zborul, în Luanda, a tuturor aeronavelor exploatate de TAAG cu destinația Lisabona, cu ajutorul autorităților din Portugalia. Autoritățile competente din Portugalia vor efectua controale la sol, în cadrul programului SAFA, pe fiecare aeronavă exploatată de TAAG.
- (59) În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că, într-o primă fază, TAAG trebuie retras din anexa A și inclus în anexa B, cu condiția ca transportatorul să nu efectueze mai mult de zece zboruri pe săptămână cu aeronavele de tip Boeing B-777 cu numerele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE și D2-TEF, pe ruta Luanda – Lisabona. Aceste zboruri trebuie operate numai în urma controalelor la sol efectuate, pe de o parte, de autoritățile din Angola, pe fiecare dintre aeronavele care urmează a fi exploatate, înainte ca acestea să părăsească teritoriul Angolei, iar pe de altă parte, de autoritățile din Portugalia, la sosirea fiecărei aeronave pe teritoriul Portugaliei. Aceasta este o măsură provizorie, iar Comisia va reanaliza situația pe baza tuturor informațiilor disponibile și, în special, pe baza unei evaluări realizate de autoritățile competente din Portugalia.
- Supravegherea globală a siguranței transportatorilor aerieni din Angola*
- (60) Vizita de documentare efectuată în Angola în perioada 8-11 iunie 2009 a arătat că s-au eliberat certificate de operator aerian operatorilor PHA și SERVISAIR fără să aibă loc un proces de certificare corespunzător. Deși cele două AOC-uri au fost temporar suspendate de INAVIC, pe baza criteriilor comune, Comisia consideră că transportatorii respectivi trebuie incluși în anexa A.

(61) Comisia ia notă de recertificarea în curs a 18 transportatori, inițiată de INAVIC și prevăzută a fi finalizată până la sfârșitul anului 2010, și încurajează INAVIC să continue acest proces cu hotărâre, ținând seama în mod corespunzător de eventualele probleme de siguranță identificate în cadrul acestuia. Referitor la acest aspect, Comisia recunoaște că INAVIC a luat măsuri de executare în privința a 19 deținători de AOC-uri, suspendând temporar 6 dintre aceștia.

(62) Comisia consideră că, până la recertificarea completă a transportatorilor aerieni de către INAVIC, în deplină conformitate cu noile reglementări privind siguranța în domeniul aviației din Angola, pe baza criteriilor comune, acești transportatori trebuie să rămână în anexa A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Transportatorul aerian SN2AG, certificat în Gabon, a solicitat să fie audiat de către Comitetul pentru Siguranța Aeriană pentru a demonstra că operațiunile efectuate cu aeronava de tip Challenger CL601, cu numărul de înmatriculare TR-AAG, și cu aeronava de tip HS-125-800, cu numărul de înmatriculare ZS-AFG, sunt în conformitate cu standardele corespunzătoare, iar audierea a avut loc la 1 iulie 2009. Comisia a luat notă de faptul că transportatorul respectiv a întreprins în continuare măsuri de reorganizare și a înregistrat progrese semnificative în direcția respectării standardelor internaționale. Comisia a observat, de asemenea, că SN2AG a făcut obiectul unui audit de recertificare realizat de autoritățile competente din Gabon în februarie 2009, și că transportatorului respectiv i s-a eliberat un nou AOC în februarie 2009.

(64) De asemenea, la 1 iulie 2009, autoritățile competente din Gabon (ANAC) au prezentat Comitetului pentru Siguranța Aeriană progresul înregistrat în ceea ce privește consolidarea structurii și creșterea numărului de angajați, declarând că, în prezent, dispun de suficiente resurse calificate pentru a asigura supravegherea operațiunilor și întreținerea la transportatorul respectiv, în conformitate cu dispozițiile OACI. Acest lucru a fost confirmat de experții din cadrul OACI care asistă Gabonul în activitățile de supraveghere până în martie 2010.

(65) Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că SN2AG respectă standardele de siguranță corespunzătoare numai în cazul zborurilor efectuate cu aeronavele de tip Challenger CL601 cu numărul de înmatriculare TR-AAG și de tip HS-125-800 cu numărul de înmatriculare ZS-AFG. În consecință, SN2AG trebuie să facă obiectul unor restricții de exploatare în ceea ce privește restul flotei și să fie mutat din anexa A în anexa B.

Egypt Air

(66) Există dovezi cu privire la numeroasele deficiențe de siguranță ale transportatorului Egypt Air, certificat în

Egipt. Aceste deficiențe au fost identificate în cursul a 75 de inspecții, efectuate începând cu luna ianuarie 2008, în principal, de către Austria, Franța, Germania, Italia, Țările de Jos și Spania, precum și de către alte state participante la ECAC, în timpul inspecțiilor la sol desfășurate în cadrul programului SAFA. Recurența acestor constatări (în total 240 de constatări, dintre care 91 de categoria 2 și 69 de categoria 3) provoacă îngrijorări cu privire la deficiențele de siguranță sistemice.

(67) La 25 mai 2009, Comisia, având în vedere rapoartele SAFA, a inițiat o consultare oficială cu autoritățile competente din Egipt (ECAA), exprimând preocupări serioase în legătură cu siguranța în exploatare a transportatorului respectiv și recomandându-i acestuia și autorităților competente respective, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 să ia măsuri pentru a soluționa în mod satisfăcător deficiențele de siguranță constatate.

(68) Transportatorul a prezentat un număr mare de documente la 10, 16, 17, 19 și 26 iunie 2009. Documentele respective specificau măsurile de remediere deja luate sau prevăzute a fi luate în urma inspecțiilor la sol, precum și o analiză a cauzelor fundamentale, incluzând soluții pe termen lung. Transportatorul a solicitat permisiunea de a susține o prezentare orală în fața Comitetului pentru Siguranța Aeriană, prezentare care a avut loc la 30 iunie 2009.

(69) Având în vedere persistența unor probleme grave constatate în domeniul menținerii navigabilității, al întreținerii, al operațiunilor, precum și al siguranței încărcăturii la bord, Comisia solicită autorităților competente din Egipt să îi trimită rapoarte lunare cu privire la verificarea implementării planului de măsuri corective, împreună cu alte eventuale rapoarte de audit pe care autoritățile respective le vor realiza în privința transportatorului Egypt Air. De asemenea, Comisia trebuie să primească un raport privind auditul final care urmează să fie realizat de către autoritățile competente din Egipt la sfârșitul acestei perioade, ale cărui rezultate vor fi comunicate Comisiei împreună cu recomandările autorităților respective.

(70) Transportatorul și autoritățile competente din Egipt au acceptat o vizită din partea experților CE pentru a verifica implementarea planului de măsuri corective. Comisia a recomandat transportatorului să-i prezinte fără întârziere soluții durabile la diversele constatări, în caz contrar trebuind luate măsurile corespunzătoare. Pe această bază și în acest stadiu, se apreciază că transportatorul nu trebuie inclus în anexa A.

(71) Statele membre se asigură că numărul inspecțiilor la transportatorul Egypt Air va crește, pentru a pune bazele unei reevaluări a cazului în cadrul următoarei reuniuni din noiembrie 2009 a Comitetului pentru Siguranța Aeriană.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

- (72) La 11 iunie 2009, autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia că au modificat decizia pe care au adoptat-o la 25 aprilie 2008, prin care s-a interzis exploatarea pe teritoriul Comunității a unor aeronave specificate în AOC-urile a 13 transportatori din Federația Rusă aeronave care, la momentul respectiv, nu erau echipate corespunzător pentru efectuarea de zboruri internaționale, conform standardelor OACI, nefiind dotate, în special, cu echipamentul TAWS/E-GPWS prevăzut. De atunci, anumite aeronave excluse prin decizia din 25 aprilie 2008 au fost echipate în mod corespunzător pentru a efectua zboruri internaționale. În plus, AOC-urile și specificațiile tehnice ale transportatorilor respectivi au fost modificate pentru a ține seama de aceste schimbări.
- (73) Conform noii decizii, următoarele aeronave sunt excluse de la operațiuni pe teritoriul Comunității și în afara acesteia:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 și RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 și RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 și RA-88300; Yak-40K: RA-21505 și RA-98109; Yak-42D: RA-42437; toate elicopterele (22) de tip Kamov Ka-26 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (49) de tip Mi-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (11) de tip Mi-171 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (8) de tip Mi-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele (1) de tip EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 și RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: AOC-ul al acestui transportator aerian a fost revocat. În ceea ce privește următoarele 2 aeronave de tip TU-154M, exploatate anterior de Krasnoyarsky Airlines, aeronava RA-85682 este exploatată în prezent de un alt transportator aerian certificat în Federația Rusă, iar aeronava RA-85683 nu este actualmente exploatată.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 și RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; toate aeronavele de tip TU-134 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele de tip Antonov An-24 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate aeronavele de tip An-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mi-2 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mi-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 și RA-85690.
 - i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; toate aeronavele de tip Tupolev TU-134A, inclusiv: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 și RA-65973; toate aeronavele de tip Antonov AN-24R, inclusiv: RA-46625 și RA-47818; aeronavele de tip AN24RV cu numerele de înmatriculare RA-46625 și RA-47818 sunt în prezent exploatate de un alt transportator din Federația Rusă.
 - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 și RA-85508.
 - k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; toate aeronavele (25) de tip TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 și RA-65977; aeronava de tip RA-65143 este exploatată de un alt transportator din Federația Rusă; toate aeronavele (1) de tip TU-134B: RA-65726; toate aeronavele (10) de tip Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 și RA-88280; toate elicopterele de tip Mil-26: (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mil-10: (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip Mil-8 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip AS-355 (cu numere de înmatriculare necunoscute); toate elicopterele de tip BO-105 (cu numere de înmatriculare necunoscute); aeronava de tip AN-24B RA-46388; aeronavele de tip AN-24B (RA-46267 și RA-47289) și aeronavele de tip AN-24RV (RA-46509, RA-46519 și RA-47800) sunt exploatate de un alt transportator din Federația Rusă.
 - l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 și RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 și RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 și RA-88200.
- (74) Niciuna dintre aeronavele menționate nu a fost identificată în cazul transportatorului Red Wings (cu denumirea anterioară Airlines 400 JSC).
- (75) Autoritățile competente din Federația Rusă au informat Comisia și cu privire la faptul că AOC-ul transportatorului Aeroflot-Nord a fost limitat la 3 iunie 2009, excluzându-se exploatarea pe teritoriul Comunității.

- (76) Autoritățile competente din Federația Rusă și Comisia se angajează să își continue cooperarea strânsă și să își transmită reciproc toate informațiile necesare legate de siguranța transportatorilor aerieni ai acestora. Statele membre vor verifica în mod sistematic respectarea efectivă a standardelor de siguranță corespunzătoare, acordând prioritate inspecțiilor la sol ale aeronavelor transportatorilor respectivi, efectuate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

- (77) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA) a informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană că a suspendat aprobarea organizațiilor de întreținere EASA.145.0177, eliberată transportatorului Yemenia Yemen Airways, certificat în Yemen, din cauza unor deficiențe de siguranță nesoluționate. De asemenea, autoritățile competente din Franța au informat Comitetul pentru Siguranța Aeriană că au suspendat ulterior certificatele de navigabilitate ale aeronavelor de tip Airbus A-310 înmatriculate în Franța (F-OHPR și F-OHPS) și exploatate de transportatorul respectiv.

- (78) Comisia ia notă de nerespectarea reglementărilor europene aplicabile și, având în vedere accidentul fatal survenit la 30 iunie, în cursul zborului 626 al transportatorului Yemenia Yemen Airways, a hotărât, la 1 iulie 2009, să inițieze consultări oficiale cu Yemenia Yemen Airways, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, precum și cu autoritățile competente din Yemen, în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 473/2006, pentru a verifica conformitatea exploatării și a întreținerii transportatorului menționat anterior cu standardele OACI aplicabile și își rezervă dreptul de a lua măsuri de urgență, dacă este cazul.

Considerații generale referitoare la ceilalți transportatori incluși în anexele A și B

- (79) Până în prezent, în ciuda solicitărilor specifice formulate de Comisie, acestea nu i s-a comunicat nicio dovadă privind implementarea integrală a măsurilor corective corespunzătoare nici de către ceilalți transportatori incluși în lista comunitară actualizată la 8 aprilie 2009, nici de către autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni respectivi. Prin urmare, pe baza criteriilor comune, se apreciază că respectivii transportatori aerieni trebuie să facă în continuare obiectul unei interdicții de exploatare (anexa A) sau al unor restricții de exploatare (anexa B), după caz.
- (80) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru Siguranța Aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se modifică după cum urmează:

1. Anexa A se înlocuiește cu textul din anexa A la prezentul regulament;
2. Anexa B se înlocuiește cu textul din anexa B la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Bruxelles, 13 iulie 2009.

Pentru Comisie

Antonio TAJANI

Vicepreședinte

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII DE EXPLOATARE GENERALE PE TERITORIUL COMUNITĂȚII ⁽¹⁾

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
AIR KORYO	Necunoscut	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republica Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Republica Islamică Afganistan
MOTOR SICH	025	MSI	Ucraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regatul Cambodgia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Necunoscut	VRB	Republica Rwanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția transportatorului TAAG Angola Airlines, incluzând			Republica Angola
AEROJET	015	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	004	Necunoscut	Republica Angola
AIR GEMINI	002	Necunoscut	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	003	Necunoscut	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
ALADA	005	Necunoscut	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	Necunoscut	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	011	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
PHA	019	Necunoscut	Republica Angola
RUI & CONCEICAO	012	Necunoscut	Republica Angola
SAL	013	Necunoscut	Republica Angola

⁽¹⁾ Transportatorilor aerieni enumerați în anexa A li se poate permite să își exercite drepturile de trafic dacă folosesc aeronave închiriate în sistem *wet lease* (închiriere cu echipaj) aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță pertinente.

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
SERVISAIR	018	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	014/	Necunoscut	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, incluzând		—	Republica Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Indisponibil	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Necunoscut	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republica Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Necunoscut	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), incluzând		—	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
AIR TROPQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, incluzând			Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
CEIBA INTERCONTINENTAL	Necunoscut	CEL	Guineea Ecuatorială
EGAMS	Necunoscut	EGM	Guineea Ecuatorială
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guineea Ecuatorială
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Guineea Ecuatorială
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guineea Ecuatorială
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guineea Ecuatorială
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines și Ekspres Transportasi Antarbenua, incluzând			Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ASCO NUSA AIR	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Necunoscut	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Necunoscut	Republica Indonezia
CARDIG AIR	121-013	Necunoscut	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Necunoscut	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Necunoscut	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	Necunoscut	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Necunoscut	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MEGANTARA	121-025	Necunoscut	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
NYAMAN AIR	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republica Indonezia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Necunoscut	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului Air Astana, incluzând			Republica Kazahstan
AERO AIR COMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AEROPRAKT KZ	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AEROTOUR KZ	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republica Kazahstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
AIR DIVISION OF EKA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR FLAMINGO	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ALMATY AVIATION	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ARKHABAY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republica Kazahstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republica Kazahstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republica Kazahstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republica Kazahstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republica Kazahstan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Republica Kazahstan
BERKUT KZ	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republica Kazahstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republica Kazahstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republica Kazahstan
EOL AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republica Kazahstan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Republica Kazahstan
FENIX	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republica Kazahstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republica Kazahstan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republica Kazahstan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republica Kazahstan
KAZAIRWEST	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
KAZAVIA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republica Kazahstan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Republica Kazahstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republica Kazahstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republica Kazahstan
NAVIGATOR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
OLIMP AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Republica Kazahstan
SALEM AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
SAMAL AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republica Kazahstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Necunoscut	Republica Kazahstan
SEMEYAVIA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republica Kazahstan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republica Kazahstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republica Kazahstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republica Kazahstan

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
SKYSERVICE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
TAHMID AIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
TULPAR AVIA SERVICE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
TYAN SHAN	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ZHERSU AVIA	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
ZHEZKAZGANAIR	Necunoscut	Necunoscut	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, incluzând			Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republica Kârgâzstan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republica Kârgâzstan
DAMES	20	DAM	Republica Kârgâzstan
EASTOK AVIA	15	Necunoscut	Republica Kârgâzstan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republica Kârgâzstan
ITEK AIR	04	IKA	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republica Kârgâzstan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MAX AVIA	33	MAI	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	Necunoscut	Republica Kârgâzstan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republica Kârgâzstan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republica Kârgâzstan
TRAST AERO	05	TSJ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	Necunoscut	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia		—	Liberia

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG, incluzând			Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Necunoscut	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, incluzând	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, incluzând	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Necunoscut	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Necunoscut	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Necunoscut	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Necunoscut	Necunoscut	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Necunoscut	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, incluzând			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Necunoscut	Zambia

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE ÎN CADRUL COMUNITĂȚII ⁽¹⁾

Denumirea persoanei juridice a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI al companiei aeriene	Statul operatorului	Tipul aeronavei	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă este disponibilă, seria motorului	Statul de înmatriculare
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 2 aeronave de tip Falcon 50; 1 aeronavă de tip Falcon 900	Întreaga flotă, exceptând: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republica Gaboneză
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	Întreaga flotă, exceptând: 2 aeronave de tip B767; 4 aeronave de tip B757; 10 aeronave de tip A319/320/321; 5 aeronave de tip Fokker 50	Întreaga flotă, exceptând: 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 (Regatul Țărilor de Jos)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	Întreaga flotă, exceptând: LET 410 UVP	Întreaga flotă, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 1 aeronavă de tip Boeing B-767-200	Întreaga flotă, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Întreaga flotă, exceptând: 1 aeronavă de tip Challenger CL601; 1 aeronavă de tip HS-125-800	Întreaga flotă, exceptând: TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Republica Angola	Întreaga flotă, exceptând: 3 aeronave de tip Boeing B-777	Întreaga flotă, exceptând: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Republica Angola

⁽¹⁾ Afrijet este autorizat să folosească numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale în cadrul Comunității Europene.

⁽²⁾ Air Astana este autorizat să folosească numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale în cadrul Comunității Europene.

⁽³⁾ Gabon Airlines este autorizat să folosească numai aeronavele menționate pentru operațiunile sale actuale în cadrul Comunității Europene.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines este autorizat să opereze numai spre Portugalia și numai anumite aeronave, în condițiile prevăzute la considerentele (58) și (59) din prezentul regulament.

⁽¹⁾ Transportatorilor aerieni enumerați în anexa B li se poate permite să își exercite drepturile de trafic dacă folosesc aeronave închiriate în sistem *wet lease* (închiriere cu echipaj) aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță pertinente.

REGULAMENTUL (CE) NR. 620/2009 AL COMISIEI**din 13 iulie 2009****privind modul de gestionare a unui contingent tarifar de import pentru carnea de vită și mânzat de calitate superioară**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) ⁽¹⁾, în special articolul 144 alineatul (1) și articolul 148, coroborate cu articolul 4,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 617/2009 al Consiliului ⁽²⁾ deschide, pe bază multianuală, un contingent tarifar autonom pentru importul a 20 000 de tone de carne de vită și mânzat de calitate superioară. Articolul 2 din regulamentul menționat prevede că respectivul contingent tarifar trebuie gestionat de către Comisie în conformitate cu articolul 144 din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007. Prin urmare, trebuie adoptate norme detaliate pentru gestionarea contingentului respectiv.
- (2) Contingentul trebuie gestionat prin intermediul unor licențe de import. Prin urmare, trebuie stabilite norme privind depunerea cererilor și informațiile care trebuie furnizate în cereri și în licențe. Atunci când este necesar, se pot face derogări de la unele dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 376/2008 al Comisiei din 23 aprilie 2008 de stabilire a normelor comune de aplicare a sistemului de licențe de import și export și de certificate de fixare în avans pentru produsele agricole ⁽³⁾ și ale Regulamentului (CE) nr. 382/2008 al Comisiei din 21 aprilie 2008 privind normele de aplicare a regimului licențelor de import și export în sectorul cărnii de vită și mânzat ⁽⁴⁾.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 1301/2006 al Comisiei din 31 august 2006 de stabilire a normelor comune pentru administrarea contingentelor tarifare de import pentru produsele agricole gestionate printr-un sistem de licențe de import ⁽⁵⁾ prevede norme detaliate privind cererile de licențe de import, statutul solicitanților și eliberarea licențelor. Respectivul regulament limitează perioada de valabilitate a licențelor până la ultima zi a perioadei de contingentare de import. Dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1301/2006 trebuie aplicate licențelor de import eliberate pentru contingentul reglementat prin Regulamentul (CE) nr. 617/2009, fără a se aduce atingere condițiilor suplimentare prevăzute de prezentul regulament.

- (4) În vederea asigurării unui flux periodic de importuri este necesar să se subdivizeze fiecare perioadă contingentară tarifar de import în mai multe subperioade.
- (5) Produselor importate în cadrul contingentului reglementat prin Regulamentul (CE) nr. 617/2009 trebuie să fie puse în liberă circulație cu condiția prezentării unui certificat de autenticitate eliberat de autoritatea competentă din țara terță exportatoare. Eliberarea acestor certificate de autenticitate trebuie să garanteze că produsele importate pot fi considerate carne de vită și mânzat de calitate superioară așa cum este definită în prezentul regulament. Este necesar să se specifice forma și modelul acestor certificate de autenticitate și să se prevadă procedurile de utilizare a acestora. Certificatele trebuie să fie eliberate de către autorități din țări terțe care trebuie să prezinte toate garanțiile necesare pentru a asigura o aplicare corespunzătoare a regimurilor în cauză.
- (6) Regulamentul (CE) nr. 617/2009 prevede deschiderea contingentului tarifar începând cu data de 1 august 2009. Prin urmare, este necesar ca prezentul regulament să se aplice începând cu aceeași dată.
- (7) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de gestionare a organizării comune a piețelor agricole,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Obiect și domeniu de aplicare**

- (1) Prezentul regulament stabilește normele de gestionare a contingentului tarifar de import pentru carnea de vită și mânzat de calitate superioară prevăzute la articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 617/2009, denumit în continuare „contingent tarifar”.
- (2) Prezentul regulament este aplicabil cărnii de vită și mânzat de calitate superioară în stare proaspătă, refrigerată sau congelată care îndeplinește cerințele prevăzute în anexa I.

În sensul prezentului regulament, prin „carne congelată” se înțelege carnea care, în momentul introducerii pe teritoriul vamal al Comunității, are o temperatură internă de – 12 °C sau mai mică.

- (3) Se aplică dispozițiile Regulamentelor (CE) nr. 1301/2006, (CE) nr. 376/2008 și (CE) nr. 382/2008, cu excepția cazurilor în care se prevede altfel în prezentul regulament.

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ A se vedea pagina 1 din prezentul Jurnal Oficial.

⁽³⁾ JO L 114, 26.4.2008, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 115, 29.4.2008, p. 10.

⁽⁵⁾ JO L 238, 1.9.2006, p. 13.

Articolul 2

Gestionarea contingentelor tarifare

(1) Contingentul tarifar este gestionat prin aplicarea metodei de examinare simultană în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 1301/2006.

(2) Nivelul taxei de import, menționat la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 617/2009, se înscrie în rubrica 24 a cererii de licență de import și în licența de import astfel cum prevede articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1301/2006.

(3) Anul de contingent tarifar prevăzut la articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 617/2009 se divide în 12 subperioade de câte o lună. Cantitatea disponibilă pentru fiecare subperioadă corespunde unei părți de 1/12 din cantitatea totală.

Prin derogare de la primul paragraf, anul contingentar 2009/2010 se divide în 10 subperioade de câte o lună, cu excepția primei subperioade care acoperă perioada 1 august-30 septembrie 2009. Cantitatea disponibilă pentru fiecare subperioadă corespunde unei părți de 1/10 din cantitatea totală.

Articolul 3

Cererile de licențe de import

(1) Cererile de licențe se depun în cursul primelor șapte zile ale lunii anterioare fiecărei subperioade menționate la articolul 2 alineatul (3).

Prin derogare de la primul paragraf, pentru anul contingentar 2009/2010 cererile de licențe pentru prima subperioadă se depun în primele patru zile ale lunii august 2009.

(2) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 382/2008, cererile de licențe pot viza unul sau mai multe produse care intră sub incidența codurilor NC sau a grupurilor de coduri NC enumerate în anexa I la regulamentul respectiv. În cazul în care cererile vizează mai multe coduri NC, trebuie specificate cantitățile solicitate, pentru fiecare cod NC sau pentru fiecare grup de coduri NC. Toate codurile NC se înscriu în rubrica 16, iar descrierea acestora se înscrie în rubrica 15 din cererile de licențe și din licențe.

(3) Statele membre notifică Comisiei, cel mai târziu în a 14-a zi a lunii în care sunt depuse cererile, cantitățile totale vizate de cererile de licențe, astfel cum se prevede la articolul 11 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1301/2006, defalcate pe țară de origine și exprimate în greutatea în kilograme a produsului.

Prin derogare de la primul paragraf, termenul limită pentru notificare în cazul primei subperioade a anului contingentar 2009/2010 este 7 august 2009.

(4) Rubrica 8 din cererile de licențe și din licențe menționează țara de origine.

Rubrica 20 din cererile de licențe și din licențe conține una dintre mențiunile enumerate în anexa II.

Articolul 4

Eliberarea licențelor de import

(1) Licențele se eliberează începând cu a 23-a zi a lunii în care au fost depuse cererile și până la sfârșitul lunii respective cel târziu.

Prin derogare de la primul paragraf, licențele pentru care s-au depus cereri în luna august 2009 se eliberează în perioada 14 august-21 august 2009.

(2) Fiecare licență trebuie să menționeze cantitatea pentru fiecare cod NC și pentru fiecare grup de coduri NC.

Articolul 5

Valabilitatea licențelor de import

Licențele sunt valabile pe o perioadă de trei luni începând cu prima zi a fiecărei subperioade pentru care au fost eliberate.

Prin derogare de la primul paragraf, pentru cererile de licențe menționate la articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf, licențele sunt valabile pe o perioadă de trei luni începând cu ziua în care au fost eliberate în sensul articolului 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 376/2008.

Articolul 6

Notificarea Comisiei de către statele membre

(1) Prin derogare de la articolul 11 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1301/2006, statele membre notifică Comisiei:

(a) până cel târziu în cea de-a zecea zi a fiecărei luni, cantitățile de produse, inclusiv notificările cu mențiunea „niciuna”, pentru care au fost eliberate licențe de import luna anterioară;

(b) cantitățile de produse, inclusiv notificările cu mențiunea „niciuna”, la care se referă licențele de import neutilizate sau parțial utilizate și care corespund diferenței dintre cantitățile înscrise pe versoul licențelor de import și cantitățile pentru care acestea au fost eliberate:

(i) împreună cu notificările menționate la articolul 3 alineatul (3) din prezentul regulament referitoare la cererile depuse pentru ultima subperioadă a anului contingentar;

(ii) până cel târziu la data de 31 octombrie care urmează după încheierea fiecărui an contingentar, cu privire la cantitățile care nu au fost notificate încă în conformitate cu punctul (i).

(2) Până cel târziu la data de 31 octombrie care urmează după încheierea fiecărui an contingentar, statele membre notifică Comisiei cantitățile de produse care au fost puse efectiv în liberă circulație în cursul perioadei contingentare de import anterioare.

(3) În cazul notificărilor menționate la alineatele (1) și (2), cantitățile sunt exprimate în greutatea în kilograme a produsului, per țară de origine și per categorie de produs, astfel cum se indică în anexa V la Regulamentul (CE) nr. 382/2008.

(4) Notificările se transmit pe cale electronică în conformitate cu modelele și metodele puse la dispoziția statelor membre de către Comisie.

Articolul 7

CertIFICATELE DE AUTENTICITATE

(1) Produsele importate în cadrul contingentului se pun în liberă circulație cu condiția prezentării unui certificat de autenticitate, stabilit în conformitate cu modelul prezentat în anexa III.

(2) Certificatul de autenticitate conține pe verso o mențiune conform căreia carnea provenind din țara exportatoare îndeplinește cerințele prevăzute în anexa I.

(3) Certificatul de autenticitate este valabil numai în cazul în care este completat corect și vizat de autoritatea emitentă.

(4) Certificatul de autenticitate se consideră a fi vizat corespunzător atunci când indică locul și data eliberării și dacă poartă ștampila autorității emitente și semnătura persoanei sau a persoanelor împuternicite să îl semneze.

(5) Pe originalul certificatului de autenticitate, precum și pe copiile acestuia, ștampila poate fi înlocuită cu un sigiliu imprimat.

(6) Valabilitatea certificatului de autenticitate expiră cel târziu la data de 30 iunie care urmează după data emiterii acestuia.

Articolul 8

AUTORITĂȚI EMITENTE CU SEDIUL SOCIAL ÎNTR-O ȚARĂ TERȚĂ

(1) Este necesar ca a autoritatea emitentă menționată la articolul 7 alineatul (3):

(a) să fie recunoscută ca atare de autoritatea competentă din țara exportatoare;

(b) să se angajeze să verifice indicațiile înscrise în certificatele de autenticitate;

(2) Comisiei i se notifică următoarele informații:

(a) denumirea și adresa, inclusiv adresa e-mail și adresa de internet, atunci când este posibil, a autorităților autorizate să elibereze certificatele de autenticitate prevăzute la articolul 7;

(b) speciamentele ștampilelor pe care le folosesc autoritățile emitente;

(c) procedurile și criteriile utilizate de către autoritatea emitentă în vederea stabilirii conformității cu cerințele prevăzute în anexa I.

Articolul 9

NOTIFICĂRILE ȚĂRILOR TERȚE

Atunci când sunt îndeplinite cerințele prevăzute în anexa I, Comisia publică denumirea autorității emitente menționate la articolul 8 alineatul (1) în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* seria C sau prin orice alte mijloace adecvate.

Articolul 10

CONTROALELE LA FAȚA LOCULUI ÎN ȚĂRILE TERȚE

Comisia poate să solicite țării terțe autorizarea unor reprezentanți ai Comisiei pentru a efectua, dacă este necesar, controale la fața locului în respectiva țară terță. Aceste controale sunt efectuate împreună cu autoritățile competente din țara terță în cauză.

Articolul 11

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

Se aplică de la 1 august 2009.

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

Adoptat la Bruxelles, 13 iulie 2009.

Pentru Comisie

Mariann FISCHER BOEL

Membru al Comisiei

ANEXA I

Cerințe pentru produsele din cadrul contingentului tarifar prevăzut la articolul 1 alineatul (1)

1. Bucățile de carne de vită și mânzat se obțin din carcase provenind de la juninci și de la boi în vârstă de sub 30 de luni care au fost hrăniți cel puțin 100 de zile înainte de sacrificare numai cu rații conținând minimum 62 % concentrate și/sau coproduse obținute din cereale furajere, ca materie uscată, care au sau depășesc un conținut de energie metabolizabilă mai mare de 12,26 megajouli per kilogram de materie uscată.
2. Junincile și boii care sunt hrăniți cu rațiile menționate la punctul 1 primesc pe zi, în medie, ca hrană pe bază de materie uscată reprezentând minimum 1,4 % din greutatea lor în viu.
3. Carcasele din care provin bucățile de carne de vită și mânzat sunt evaluate de către un evaluator angajat de către autoritățile naționale a cărui evaluare se bazează, la fel ca și clasificarea carcaselor care rezultă din aceasta, pe o metodă aprobată de autoritățile naționale. Metoda de evaluare a autorităților naționale, precum și clasificările acesteia, trebuie să evalueze calitatea preconizată a carcaselor pe baza combinării unor criterii privind maturitatea carcaselor și caracteristicile organoleptice ale bucăților de carne. Această metodă de evaluare a carcaselor include, fără însă a se limita la acestea, evaluarea caracteristicilor de maturitate privind culoarea și textura marelui mușchi dorsal, oasele și osificarea cartilajilor, precum și o evaluare a caracteristicilor organoleptice estimate, incluzând combinarea caracteristicilor specifice ale grăsimii intramusculare și caracterul ferm al marelui mușchi dorsal.
4. Bucățile sunt etichetate în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 1760/2000 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.
5. Mențiunea „carne de vită și mânzat de calitate superioară” poate fi adăugată informațiilor de pe etichetă.

⁽¹⁾ JO L 204, 11.8.2000, p. 1.

ANEXA II

Mențiuni prevăzute la articolul 3 alineatul (4)

— în limba bulgară:	Говеждо/телешко месо с високо качество (Регламент (ЕО) № 620/2009)
— în limba spaniolă:	Carne de vacuno de alta calidad [Reglamento (CE) n° 620/2009]
— în limba cehă:	Vysoce jakostní hovězí/telecí maso (nařízení (ES) č. 620/2009)
— în limba daneză:	Oksekød af høj kvalitet (forordning (EF) nr. 620/2009)
— în limba germană:	Qualitätsrindfleisch (Verordnung (EG) Nr. 620/2009)
— în limba estonă:	Kõrge kvaliteediline veiseliha/vasikaliha (määrus (EÜ) nr 620/2009)
— în limba greacă:	Βόειο κρέας εκλεκτής ποιότητας [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 620/2009]
— în limba engleză:	High-quality beef/veal (Regulation (EC) No 620/2009)
— în limba franceză:	Viande bovine de haute qualité [règlement (CE) n° 620/2009]
— în limba italiană:	Carni bovine di alta qualità [regolamento (CE) n. 620/2009]
— în limba letonă:	Augstākā labuma liellopu/teļa gaļa (Regula (EK) Nr. 620/2009)
— în limba lituaniană:	Aukštos kokybės jautiena ir (arba) veršiena (Reglamentas (EB) Nr. 620/2009)
— în limba maghiară:	Kiváló minőségű marha-/borjúhús (620/2009/EK rendelet)
— în limba malteză:	Ċanga/vitella ta' kwalità għolja (Regolament (KE) Nru 620/2009)
— în limba olandeză:	Rundvlees van hoge kwaliteit (Verordening (EG) nr. 620/2009)
— în limba polonă:	Wołowina/cielęcina wysokiej jakości (Rozporządzenie (WE) nr 620/2009)
— în limba portugheză:	Carne de bovino de alta qualidade [Regulamento (CE) n.º 620/2009]
— în limba română:	Carne de vită/vițel de calitate superioară [Regulamentul (CE) nr. 620/2009]
— în limba slovacă:	Vysoko kvalitné hovädzie/teľacie mäso [Nariadenie (ES) č. 620/2009]
— în limba slovenă:	Visokokakovostno goveje/telečje meso (Uredba (ES) št. 620/2009)
— în limba finlandeză:	Korkealaatuista naudanlihaa (asetus (EY) N:o 620/2009)
— în limba suedeză:	Nötkött av hög kvalitet (förordning (EG) nr 620/2009)

ANEXA III

1. Exportator (nume și adresă)	2. Certificat nr.	ORIGINAL	
4. Destinatar (nume și adresă)	3. Autoritatea emitentă		
6. Mijloace de transport	5. CERTIFICAT DE AUTENTICITATE CARNE DE VITĂ ȘI MÂNZAT Regulamentul (CE) nr. 620/2009		
7. Mărcile, numerele, numărul și tipul coletelor; descrierea mărfurilor	8. Brut Greutate (kg)	9. Net Greutate (kg)	
10. Greutate netă (în litere)			
11. CERTIFICARE DE CĂTRE AUTORITATEA EMITENTĂ Subsemnatul certific prin prezenta că respectiva carne de vită și mânzat descrisă în prezentul certificat respectă specificațiile prevăzute pe verso. Locul: Data: Semnătura și ștampila (sau sigiliu imprimat)			

A se completa fie la mașina de scris, fie de mână cu caractere majuscule.

REGULAMENTUL (CE) NR. 621/2009 AL COMISIEI**din 14 iulie 2009****de interzicere a pescuitului de macrou în zonele VI, VII, VIIa, VIIb, VIIId și VIIe, în apele CE din zona Vb și în apele internaționale din zonele IIa, XII și XIV de către navele care arborează pavilionul Spaniei**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2371/2002 al Consiliului din 20 decembrie 2002 privind conservarea și exploatarea durabilă a resurselor piscicole în conformitate cu politica comună în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 26 alineatul (4),având în vedere Regulamentul (CEE) nr. 2847/93 al Consiliului din 12 octombrie 1993 de instituire a unui sistem de control aplicabil politicii comune din domeniul pescuitului ⁽²⁾, în special articolul 21 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 43/2009 al Consiliului din 16 ianuarie 2009 de stabilire, pentru 2009, a posibilităților de pescuit și a condițiilor conexe pentru anumite stocuri de pește și grupe de stocuri de pește, aplicabile în apele comunitare și, pentru navele comunitare, în ape în care sunt necesare limitări ale capturilor ⁽³⁾ stabilește cotele pentru 2009.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2009.

- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea pescuitului din acest stoc, precum și a păstrării la bord, a transbordării și a debarcării peștelui din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1**Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2009 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

Articolul 2**Interdicții**

Pescuitul din stocul menționat în anexa la prezentul regulament realizat de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzice începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

Articolul 3**Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Bruxelles, 14 iulie 2009.

Pentru Comisie

Fokion FOTIADIS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 358, 31.12.2002, p. 59.

⁽²⁾ JO L 261, 20.10.1993, p. 1.

⁽³⁾ JO L 22, 26.1.2009, p. 1.

ANEXĂ

Nr.	2/T&Q
Stat membru	Spania
Stoc	MAC/2CX14-
Specie	Macrou (<i>Scomber scombrus</i>)
Zonă	VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc și VIId; apele CE din zona Vb; apele internaționale din zonele IIa, XII și XIV
Data	15 iunie 2009

II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 30 iunie 2009

de stabilire a unui model pentru planurile naționale de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile în temeiul Directivei 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului

[notificată cu numărul C(2009) 5174]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/548/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a Directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE⁽¹⁾, în special articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf,

întrucât:

- (1) Directiva 2009/28/CE impune fiecărui stat membru să adopte un plan de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile. Aceste planuri urmează să stabilească obiectivele naționale ale statelor membre privind ponderea energiei din surse regenerabile consumată pentru transporturi, energie electrică, încălzire și răcire în 2020, ținând seama de efectele altor măsuri de politică privind eficiența energetică asupra consumului final de energie, măsurile adecvate care trebuie adoptate pentru atingerea respectivelor obiective naționale globale, inclusiv cooperarea între autoritățile locale, regionale și naționale, transferurile statistice sau proiectele comune planificate, strategiile naționale de dezvoltare a resurselor de biomasă și de mobilizare a unor noi resurse de biomasă destinate diferitelor utilizări, precum și măsurile care trebuie luate pentru îndeplinirea cerințelor articolelor 13-19 din Directiva 2009/28/CE.

- (2) În conformitate cu Directiva 2009/28/CE, Comisia trebuie să adopte, până la 30 iunie 2009, un model pentru planurile naționale de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile, care să cuprindă cerințele minime stabilite în anexa VI la directiva respectivă,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Se adoptă modelul pentru planurile naționale de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile impuse de articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2009/28/CE, stabilit în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 30 iunie 2009.

Pentru Comisie

Andris PIEBALGS

Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 140, 5.6.2009, p. 16.

ANEXĂ

CUPRINS

	Pagina
1. Politica națională în domeniul energiei din surse regenerabile – rezumat	35
2. Consumul final de energie preconizat pentru 2010-2020	35
3. Obiective și traiectorii privind energia din surse regenerabile	39
3.1. Obiectivul național global	39
3.2. Obiective și traiectorii sectoriale	39
4. Măsuri pentru atingerea obiectivelor	44
4.1. Sinteză a tuturor politicilor și măsurilor vizând promovarea utilizării energiei din surse regenerabile	44
4.2. Măsuri specifice pentru îndeplinirea cerințelor prevăzute la articolele 13, 14, 16 și 17-21 din Directiva 2009/28/CE	44
4.2.1. Proceduri administrative și amenajarea teritoriului [articolul 13 alineatul (1) din Directiva 2009/28/CE]	44
4.2.2. Specificații tehnice [articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/28/CE]	45
4.2.3. Clădiri [articolul 13 alineatul (3) din Directiva 2009/28/CE]	45
4.2.4. Furnizarea de informații [articolul 14 alineatele (1), (2) și (4) din Directiva 2009/28/CE]	46
4.2.5. Autorizarea instalatorilor [articolul 14 alineatul (3) din Directiva 2009/28/CE]	46
4.2.6. Dezvoltarea infrastructurii pentru energie electrică [articolul 16 alineatul (1) și alineatele (3)-(6) din Directiva 2009/28/CE]	47
4.2.7. Exploatarea rețelei de energie electrică [articolul 16 alineatul (2) și alineatele (7)-(8) din Directiva 2009/28/CE]	47
4.2.8. Integrarea biogazului în rețeaua de gaz natural [articolul 16 alineatele (7), (9) și (10) din Directiva 2009/28/CE]	48
4.2.9. Dezvoltarea infrastructurii de încălzire și răcire urbană [articolul 16 alineatul (11) din Directiva 2009/28/CE]	48
4.2.10. Biocarburanți și alte biolichide – criterii de durabilitate și verificarea conformității (articolele 17-21 din Directiva 2009/28/CE)	48
4.3. Scheme de sprijin pentru promovarea utilizării energiei din surse regenerabile pentru energia electrică aplicate de către statul membru sau de către un grup de state membre	49
4.4. Scheme de sprijin pentru promovarea utilizării energiei din surse regenerabile pentru încălzire și răcire aplicate de către statul membru sau de către un grup de state membre	51
4.5. Scheme de sprijin pentru promovarea utilizării energiei din surse regenerabile în transporturi aplicate de către statul membru sau de către un grup de state membre	51
4.6. Măsuri specifice pentru promovarea utilizării energiei provenite din biomasă	52
4.6.1. Aprovizionarea cu biomasă: surse naționale și schimburi comerciale	52
4.6.2. Măsuri de creștere a disponibilității biomasei, ținând seama de alți utilizatori de biomasă (bazate pe agricultură și silvicultură)	55
4.7. Utilizarea planificată a transferurilor statistice între statele membre și participarea planificată la proiecte comune cu alte state membre și cu țări terțe	56
4.7.1. Aspecte procedurale	56
4.7.2. Surplusul estimat de energie produsă din surse regenerabile în comparație cu traiectoria orientativă, care ar putea fi transferat altor state membre	56
4.7.3. Potențialul de proiecte comune estimat	56
4.7.4. Cererea estimată de energie din surse regenerabile care trebuie să fie satisfăcută din alte surse decât producția națională	57
5. Evaluări	57
5.1. Contribuția totală preconizată a fiecărei tehnologii de producere a energiei din surse regenerabile la atingerea obiectivelor obligatorii pentru 2020 și la traiectoria orientativă interimară privind ponderea energiei din surse regenerabile în energia electrică, în încălzire și răcire, precum și în transporturi	57
5.2. Contribuția totală preconizată datorată măsurilor de eficientizare energetică și de economisire de energie la atingerea obiectivelor obligatorii pentru 2020 și la traiectoria orientativă interimară privind ponderea energiei din surse regenerabile în energia electrică, în încălzire și răcire, precum și în transporturi	61
5.3. Evaluarea impactului (opțional)	61
5.4. Întocmirea Planului național de acțiune privind energiile din surse regenerabile și urmărirea implementării acestuia	62

Model pentru planurile naționale de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile (PNAESR)

Directiva 2009/28/CE impune statelor membre să prezinte Comisiei Europene, până la 30 iunie 2010, un plan național de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile (PNAESR). Acesta este modelul pentru planurile de acțiune respective. În conformitate cu articolul 4 din Directiva 2009/28/CE, utilizarea modelului este obligatorie.

Scopul modelului este să asigure faptul că PNAESR-urile sunt complete, acoperă toate cerințele stabilite în directivă și sunt comparabile între ele și cu rapoartele bianuale viitoare ale statelor membre privind implementarea directivei.

Atunci când completează modelul, statele membre trebuie să respecte definițiile, regulile de calcul și terminologia stabilite în Directiva 2009/28/CE. De asemenea, statele membre sunt încurajate să facă uz de definițiile, regulile de calcul și terminologia din Regulamentul (CE) nr. 1099/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (¹).

Informațiile suplimentare pot fi prezentate fie în cadrul structurii predefinite a planului de acțiune, fie prin includerea de anexe.

Pasajele în italice oferă orientări statelor membre pentru întocmirea propriilor PNAESR. Statele membre pot șterge aceste pasaje din versiunea de PNAESR pe care o prezintă Comisiei.

Comisia reamintește statelor membre că toate schemele naționale de sprijin trebuie să respecte normele privind ajutoarele de stat prevăzute la articolele 87 și 88 din Tratatul CE. Notificarea PNAESR-urilor nu se substituie notificării unui ajutor de stat în conformitate cu articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE.

1. POLITICA NAȚIONALĂ ÎN DOMENIUL ENERGIEI DIN SURSE REGENERABILE – REZUMAT

Vă rugăm să includeți o scurtă prezentare a politicii naționale în domeniul energiei din surse regenerabile care să cuprindă o descriere a obiectivelor politicii (cum ar fi siguranța aprovizionării, beneficiile de mediu, economice și sociale), precum și principalele direcții strategice de acțiune.

2. CONSUMUL FINAL DE ENERGIE PRECONIZAT PENTRU 2010-2020

În această secțiune, statele membre trebuie să includă consumul final brut estimat pentru toate tipurile de energie (atât din surse regenerabile, cât și din surse convenționale), global și pe fiecare sector în parte, pentru perioada de până în 2020.

Aceste estimări trebuie, de asemenea, să țină seama de efectele preconizate ale măsurilor de eficientizare energetică și de economisire de energie care urmează să fie introduse în perioada respectivă. În coloana „scenariu de referință” trebuie prezentat un scenariu care să ia în considerare doar măsurile de eficientizare energetică și de economisire de energie adoptate înainte de 2009. În coloana „eficiență energetică sporită” trebuie prezentat un scenariu care să ia în considerare toate măsurile care urmează să fie adoptate începând cu 2009. Elaborarea celorlalte părți ale PNAESR se bazează pe acest scenariu cu eficiență energetică sporită.

Sintagma „consum pentru încălzire și răcire” trebuie înțeleasă ca fiind energia termică derivată produsă (energia termică vândută), plus consumul final referitor la toate celelalte produse energetice, cu excepția energiei electrice în sectoare ale utilizatorilor finali cum ar fi industria, gospodăriile, serviciile, agricultura, silvicultura și activitățile pescărești. Prin urmare, noțiunea de încălzire și răcire acoperă și consumul final de energie pentru prelucrare. De asemenea, și energia electrică poate fi utilizată în cadrul consumului final pentru încălzire și răcire, dar această energie electrică este inclusă în obiectivul privind energia electrică, motiv pentru care se exclude aici.

În conformitate cu articolul 5 alineatul (6) din Directiva 2009/28/CE, pentru a evalua respectarea obiectivului 2020 și a traiectoriei interimare, volumul de energie consumat în aviație trebuie considerat a fi de cel mult 6,18 % din consumul final brut de energie al statului membru (4,12 % pentru Cipru și Malta). Ajustările corespunzătoare (dacă este cazul) ar putea fi operate în tabel. Caseta de mai jos arată modul de calcul aferent.

(¹) JO L 304, 14.11.2008, p. 1.

CASETĂ — Modul de calculare a mecanismului de plafonare pentru sectorul aviatic din directiva privind energiile din surse regenerabile

Să presupunem că țara A are o pondere X a consumului de energie al sectorului aviatic (CEA) în totalul consumului său final brut de energie (CFBE):

$$X = \text{CEA} / \text{CFBE}$$

Să presupunem că $X > 6,18 \%$

În acest caz, plafonul implică faptul că, în scopul evaluării conformității,

$$\text{CFBE}_{\text{ajustat}} = \text{CFBE} - \text{CEA} + \text{CEA}_{\text{ajustat}}$$

$$\text{unde } \text{CEA}_{\text{ajustat}} = 0,0618 * \text{CFBE}$$

Cu alte cuvinte,

$$\text{CFBE}_{\text{ajustat}} = \text{CFBE} - \text{CEA} + 0,0618 * \text{CFBE} =$$

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

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

Prin urmare, „ajustarea” ca procent din CFBE real și ca funcție de X este

$$\text{Ajustare} = (\text{CFBE} - \text{CFBE}_{\text{ajustat}}) / \text{CFBE} =$$

$$= X - 0,0618$$

NB: În cazul Ciprului și al Maltei, se înlocuiește 6,18 % și 0,0618 cu 4,12 % și, respectiv, 0,0412.

Tabelul 1

Consumul final brut de energie preconizat al [stat membru] pentru încălzire și răcire, producerea de energie electrică și transporturi până în 2020, ținând seama de efectele măsurilor de eficientizare energetică și de economisire de energie ⁽²⁾ din perioada 2010-2020 (ktep)

	2005	2010		2011		2012		2013		2014	
	An de referință	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită
1. Încălzire și răcire ⁽¹⁾											
2. Energie electrică ⁽²⁾											
3. Transport, conform articolului 3 alineatul (4) litera (a) ⁽³⁾											
4. Consumul final brut de energie ⁽⁴⁾											
Următorul calcul este necesar doar în cazul în care consumul final de energie pentru aviație este preconizat a fi mai mare de 6,18 % (4,12 % pentru Malta și Cipru):											
Consum final aviație											
Reducere pentru limita aferentă sectorului aviatic ⁽⁵⁾ articolul 5 alineatul (6)											
Consumul total după aplicarea reducerii pentru limita aferentă sectorului aviatic											

⁽²⁾ Aceste estimări privind eficiența energetică și economiile de energie trebuie să fie în concordanță cu alte astfel de estimări pe care statele membre le notifică Comisiei, în special în cadrul planurilor de acțiune prezentate în temeiul Directivei privind serviciile energetice și al Directivei privind performanța energetică a clădirilor. Dacă în aceste planuri de acțiune se utilizează unități diferite de măsură, trebuie să se indice factorii de conversie folosiți.

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită	Scenariu de referință	Eficiență energetică sporită
1. Încălzire și răcire ⁽¹⁾												
2. Energie electrică ⁽²⁾												
3. Transport, conform articolului 3 alineatul (4) litera (a) ⁽³⁾												
4. Consumul final brut de energie ⁽⁴⁾												

Următorul calcul este necesar doar în cazul în care consumul final de energie pentru aviație este preconizat a fi mai mare de 6,18 % (4,12 % pentru Malta și Cipru):

Consum final aviație												
Reducere pentru limita aferentă sectorului aviatic ⁽⁵⁾ – articolul 5 alineatul (6)												
Consumul total după aplicarea reducerii pentru limita aferentă sectorului aviatic												

⁽¹⁾ Reprezintă consumul final de energie la toate produsele energetice cu excepția energiei electrice folosite în alte scopuri decât pentru transport, plus consumul de energie termică pentru uz propriu al centralelor electrice și termice și pierderile de energie termică din rețea [punctele „2. Consum propriu al centralelor” și „11. Pierderile de transport și de distribuție” din Regulamentul (CE) nr. 1099/2008 (p. 23-24)].

⁽²⁾ Consumul brut de energie electrică reprezintă producția brută de energie electrică, inclusiv autoproducția, plus importurile și minus exporturile.

⁽³⁾ Consumul pentru transport, conform definiției de la articolul 3 alineatul (4) litera (a) din Directiva 2009/28/CE. Pentru această cifră, energia electrică din surse regenerabile utilizată în transportul rutier ar trebui multiplicată cu un factor de 2,5, conform indicației de la articolul 3 alineatul (4) litera (c) din Directiva 2009/28/CE.

⁽⁴⁾ Conform definiției de la articolul 2 litera (f) din Directiva 2009/28/CE. Acesta cuprinde consumul final de energie plus pierderile din rețea și energia termică și electrică consumată pentru uzul propriu al centralelor electrice și termice (NB: Aceasta nu include consumul de energie electrică pentru sistemele cu acumulare prin pompare sau pentru transformarea în cazane electrice sau pompe de căldură în cadrul centralelor termice urbane.).

⁽⁵⁾ Conform articolului 5 alineatul (6), consumul pentru sectorul aviatic trebuie considerat ca fiind de maximum 6,18 % (media comunitară) sau 4,12 % pentru Cipru și Malta din consumul final brut de energie.

3. OBIECTIVE ȘI TRAIECTORII PRIVIND ENERGIA DIN SURSE REGENERABILE

3.1. Obiectivul național global

Tabelul 2

Obiectivul național global pentru ponderea energiei din surse regenerabile în consumul final brut de energie în 2005 și 2020 (a se transcrie cifrele din anexa I partea A la Directiva 2009/28/CE)

A. Ponderea energiei din surse regenerabile în consumul final brut de energie, 2005 (S_{2005}) (%)	
B. Obiectivul privind ponderea energiei din surse regenerabile în consumul final brut de energie, 2020 (S_{2020}) (%)	
C. Consumul total ajustat de energie preconizat pentru 2020 (din tabelul 1, ultima căsuță) (ktep)	
D. Cantitatea preconizată de energie din surse regenerabile corespunzătoare obiectivului pentru 2020 (calculată ca $B \times C$) (ktep)	

Statele membre pot opta să examineze măsurile de flexibilitate prevăzute la articolele 6, 7, 8 și 11 din Directiva 2009/28/CE pentru a pune consumul propriu de energie din surse regenerabile la dispoziția altor state membre, care doresc să îl includă în obiectivul lor, sau pentru a include în obiectivul propriu energia din surse regenerabile consumată în alte state membre. Pe lângă aceasta, mai pot folosi importuri fizice din țări terțe de energie electrică produsă din surse regenerabile în conformitate cu prevederile articolelor 9 și 10 din Directiva 2009/28/CE.

Se poate anexa orice evaluare a potențialului țării dumneavoastră în ceea ce privește energia din surse regenerabile.

De asemenea, se pot anexa și orice obiective privind energia din surse regenerabile la nivel regional, în orașele importante sau în principalele sectoare industriale consumatoare de energie, care contribuie la îndeplinirea obiectivului național privind energia din surse regenerabile.

3.2. Obiective și traiectorii sectoriale

În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2009/28/CE, statele membre trebuie să își stabilească obiectivele privind ponderea de energie din surse regenerabile pentru 2020 în următoarele sectoare:

- încălzire și răcire;
- energie electrică;
- transport.

Totalul celor trei obiective sectoriale, convertit în cantități preconizate (ktep) și ținând seama de utilizarea planificată a unor măsuri de flexibilitate, trebuie să fie cel puțin la fel de mare precum cantitatea preconizată de energie din surse regenerabile care corespunde obiectivului pentru 2020 al statului membru (raportat în ultima căsuță din tabelul 2).

În plus, obiectivul pentru sectorul transporturilor trebuie să fie compatibil cu cerințele articolului 3 alineatul (4) din Directiva 2009/28/CE, care prevăd o pondere de 10 % a energiei din surse regenerabile în transporturi. Cu toate acestea, trebuie menționat că există o diferență între calculul conformității cu obiectivul de la articolul 3 alineatul (4) și calculul contribuției transporturilor la obiectivul național global al statului membru privind energia din surse regenerabile.

Pentru obiectivul privind sectorul transporturilor (și nu pentru obiectivul global):

- Dintre produsele petroliere, doar benzina și motorina contează la calculul **numitorului**. Prin urmare, kerosenul/combustibilul pentru avioane utilizat în transportul aerian, precum și păcura utilizată în transportul maritim nu sunt luate în considerare (cu toate că motorina folosită de anumite trenuri și de anumite nave de navigație interioară se iau în calcul);
- Biocarburanții din deșeuri, reziduuri, materie celulozică de origine nealimentară și materie lignocelulozică contează dublu la calculul **numărătorului**;
- Energia electrică din surse regenerabile utilizată de vehiculele rutiere contează de 2,5 ori la calculul **numărătorului și numitorului**.

În conformitate cu articolul 3 alineatul (4) litera (c) din Directiva 2009/28/CE, pentru a calcula contribuția energiei electrice produse din surse regenerabile și consumate de vehicule electrice, statele membre pot opta să utilizeze fie ponderea medie a energiei electrice produse din surse regenerabile în Comunitate, fie ponderea energiei electrice produse din surse regenerabile în propria țară, măsurată cu doi ani înainte de anul în cauză. Pentru estimarea ponderii medii în Comunitate a energiei electrice produse din surse regenerabile, statele membre pot utiliza scenariile viitoare elaborate de/pentru Comisia Europeană ⁽³⁾.

Pe lângă stabilirea de obiective sectoriale pentru 2020, statele membre trebuie, de asemenea, să descrie traiectoria pe care preconizează că o va avea creșterea gradului de utilizare a energiei din surse regenerabile în fiecare sector între 2010 și 2020. Obiectivele sectoriale privind energia din surse regenerabile pentru energie electrică, încălzire și răcire, precum și traiectoriile sectoriale sunt estimări.

În tabelul 3, statele membre trebuie să furnizeze informațiile menționate mai sus.

La completarea tabelului, se recomandă ca statele membre să se folosească de împărțirea mai detaliată a utilizării preconizate a energiei din surse regenerabile care trebuie prezentată în tabelul 9. Tabelele de calcul 4a și 4b oferă indicații pentru întocmirea tabelului 3.

Directiva impune statelor membre să publice și să notifice Comisiei prognoza lor privind utilizarea măsurilor de flexibilitate până la 31 decembrie 2009. Se recomandă ca statele membre să se folosească de această prognoză pentru a completa părțile relevante din tabelul 4a. Statele membre nu sunt însă obligate să utilizeze în planurile lor de acțiune aceleași cifre pe care le-au prezentat în prognoze. Ar putea, în special, să își adapteze cifrele în lumina informațiilor conținute în prognozele celorlalte state membre.

⁽³⁾ De exemplu, scenariul documentat în apendicele 4, p. 287 din „Appendixes to Model-based Analysis of the 2008 EU Policy Package on Climate Change and Renewables”: http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/climat_action/analysis_appendix.pdf. În acest scenariu, ponderea medie în UE-27 a producției brute de energie electrică din surse regenerabile este de 19,4 %, 24,6 % și 32,4 % pentru anii 2010, 2015 și, respectiv, 2020.

Tabelul 3

Obiectivul național pentru 2020 și traiectoria estimată privind energia din surse regenerabile în sectoarele încălzirii și răcirii, energiei electrice și transporturilor

(Se preconizează că tabelele de calcul 4a și 4b vor ajuta la întocmirea tabelului 3)

(%)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ESR-Î & R ⁽¹⁾ (%)												
ESR-EE ⁽²⁾ (%)												
ESR-T ⁽³⁾ (%)												
Ponderea globală a ESR ⁽⁴⁾ (%)												
Din care, din mecanismul de cooperare ⁽⁵⁾ (%)												
Surplus din mecanismul de cooperare ⁽⁵⁾ (%)												

⁽¹⁾ Ponderea energiei din surse regenerabile în sectorul încălzirii și răcirii: consumul final de energie din surse regenerabile pentru încălzire și răcire [astfel cum este definit la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și alineatul (4) din Directiva 2009/28/CE], împărțit la consumul final brut de energie pentru încălzire și răcire. Rândul A din tabelul 4a, împărțit la rândul 1 din tabelul 1.

⁽²⁾ Ponderea energiei din surse regenerabile în sectorul energiei electrice: consumul final de energie din surse regenerabile pentru energie electrică [astfel cum este definit la articolul 5 alineatul (1) litera (a) și alineatul (3) din Directiva 2009/28/CE], împărțit la consumul final brut de energie electrică. Rândul B din tabelul 4a, împărțit la rândul 2 din tabelul 1.

⁽³⁾ Ponderea energiei din surse regenerabile în sectorul transporturilor: energia finală din surse regenerabile consumată în transporturi [conform articolului 5 alineatul (1) litera (c) și alineatul (5) din Directiva 2009/28/CE], împărțit la consumul pentru transporturi de 1. benzină; 2. motorină; 3. biocarburanți utilizați în transportul rutier și în transportul feroviar; și 4. energie electrică utilizată în transporturile terestre (conform rândului 3 din tabelul 1). Rândul J din tabelul 4b, împărțit la rândul 3 din tabelul 1.

⁽⁴⁾ Ponderea energiei din surse regenerabile în consumul final brut de energie. Rândul G din tabelul 4a, împărțit la rândul 4 din tabelul 1.

⁽⁵⁾ În puncte procentuale din ponderea globală a ESR.

Conform anexei I partea B din directivă			2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018		2020
			$S_{2005} + 20\%$ ($S_{2020}-S_{2005}$)	$S_{2005} + 30\%$ ($S_{2020}-S_{2005}$)	$S_{2005} + 45\%$ ($S_{2020}-S_{2005}$)	$S_{2005} + 65\%$ ($S_{2020}-S_{2005}$)		S_{2020}
Traietorie minimă ESR ⁽¹⁾ (%)								
Traietorie minimă ESR (ktep)								

⁽¹⁾ Conform definiției din anexa I partea B din Directiva 2009/28/CE.

Tabelul 4a

Tabel de calcul pentru contribuția fiecărui sector privind energia din surse regenerabile la consumul final de energie

(ktep)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A. Consumul final brut preconizat de ESR pentru încălzire și răcire												
B. Consumul final brut preconizat de energie electrică produsă din surse regenerabile												
C. Consumul final preconizat de energie produsă din surse regenerabile în transporturi												
D. Consum total de ESR preconizat ⁽¹⁾												
E. Transferul preconizat de ESR către alte state membre												
F. Transferul preconizat de ESR de la alte state membre și țări terțe												
G. Consumul preconizat de ESR, ajustat pentru obținerea obiectivului D – E + F												

⁽¹⁾ În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2009/28/CE, gazul, energia electrică și hidrogenul din surse regenerabile de energie se iau în considerare doar o dată. Nu se permite luarea în considerare de două ori.

Tabelul 4b

Tabel de calcul pentru ponderea energiei din surse regenerabile în transporturi

(ktep)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
C. Consumul preconizat de ESR în transporturi ⁽¹⁾												
H. Consumul preconizat de energie electrică produsă din ESR în transportul rutier ⁽²⁾												
(I) Consumul preconizat de biocarburanți din deșeuri, reziduuri, materie celulozică nealimentară și materie lignocelulozică în transporturi ⁽²⁾												
J. Contribuția preconizată a ESR în transporturi, pentru obiectivul ESR-T: $C + (2,5 - 1) \times H + (2 - 1) \times I$												

⁽¹⁾ Cuprinde toate ESR utilizate în transporturi, incluzând energia electrică, hidrogenul și gazul produse din surse regenerabile de energie și excluzând biocarburanții care nu respectă criteriile de durabilitate [conform articolului 5 alineatul (1) ultimul paragraf]. A se preciza aici valorile reale, fără a se utiliza factori de multiplicare.

⁽²⁾ A se preciza aici valorile reale, fără a se utiliza factori de multiplicare.

4. MĂSURI PENTRU ATINGEREA OBIECTIVELOR

4.1. **Sinteză a tuturor politicilor și măsurilor vizând promovarea utilizării energiei din surse regenerabile**

Tabelul 5

Sinteză a tuturor politicilor și măsurilor

Denumirea și referința măsurii	Tipul măsurii (*)	Rezultate preconizate (**)	Grup și/sau activitate vizată (***)	Existență sau planificată	Data începerii și data finalizării măsurii
1.					
2.					
3.					
...					

(*) Indicați dacă măsura este (predominant) de reglementare, financiară sau fără caracter normativ (soft measures – de exemplu campanie de informare).

(**) Rezultatul preconizat este o modificare comportamentală, putere instalată (MW, t/an), energie produsă (ktep)?

(***) Care sunt persoanele vizate: investitori, utilizatori finali, administrații publice, planificatori, arhitecți, instalatori etc.? sau care este activitatea/sectorul vizat(ă): producția de biocarburanți, utilizarea gunoierului de grajd în scopuri energetice etc.?

4.2. **Măsuri specifice pentru îndeplinirea cerințelor prevăzute la articolele 13, 14, 16 și 17-21 din Directiva 2009/28/CE**4.2.1. **Proceduri administrative și amenajarea teritoriului [articolul 13 alineatul (1) din Directiva 2009/28/CE]**

Se solicită statelor membre ca, atunci când răspund la întrebările următoare, să ofere explicații cu privire la normele naționale, regionale și locale în vigoare referitoare la procedurile de autorizare, certificare și acordare de licențe care se aplică centralelor și infrastructurii conexe de rețea de transport și distribuție pentru producția de energie electrică, încălzire sau răcire din surse regenerabile de energie, precum și procesului de transformare a biomasei în biocarburanți sau în alte produse energetice. În cazul în care sunt necesari pași suplimentari pentru a asigura faptul că procedurile sunt proporționale și necesare, se solicită, de asemenea, statelor membre să descrie revizuirile planificate, rezultatele preconizate și să prezinte autoritatea responsabilă cu realizarea acestor revizuri. Dacă informațiile sunt specifice unei anumite tehnologii, vă rugăm să indicați acest lucru. De asemenea, dacă autoritățile regionale/locale joacă un rol substanțial, vă rugăm să îl explicați.

- Listă a legislației naționale existente și, dacă este cazul, a legislației regionale existente referitoare la procedurile de autorizare, certificare, acordare de licențe și amenajare a teritoriului aplicate în cazul centralelor și al infrastructurii conexe de rețea de transport și distribuție:
- Ministerul (ministerele) sau autoritatea (autoritățile) responsabil (responsabile) și competența acestora în domeniu:
- Revizuirea prevăzută a avea loc, în vederea luării de măsuri corespunzătoare conform descrierii de la articolul 13 alineatul (1) din Directiva 2009/28/CE, până la: [data]
- Rezumatul măsurilor existente și planificate la nivel regional/local (dacă este relevant):
- S-au detectat obstacole inutile sau cerințe disproporționate privind procedurile de autorizare, certificare și acordare de licențe care se aplică centralelor și infrastructurii conexe de rețea de transport și distribuție pentru producția de energie electrică, încălzire sau răcire din surse regenerabile de energie, precum și procesului de transformare a biomasei în biocarburanți sau în alte produse energetice? Dacă da, care sunt acestea?
- Ce nivel administrativ (local, regional și național) este responsabil cu autorizarea, certificarea și acordarea de licențe pentru instalațiile pe bază de energie din surse regenerabile și pentru planificarea amenajării teritoriului? (Dacă depinde de tipul instalației, vă rugăm să precizați.) Dacă sunt implicate mai multe niveluri administrative, cum se gestionează coordonarea între diversele niveluri? Cum va fi ameliorată în viitor coordonarea între diversele autorități responsabile?
- Cum se asigură că sunt puse la dispoziție informații cuprinzătoare privind cererile de autorizare, certificare și acordare de licențe și privind asistența pentru solicitanți? Ce informații și ce asistență sunt disponibile pentru potențialii solicitanți în ceea ce privește cererile acestora referitoare la noi instalații pe bază de energie din surse regenerabile?
- Cum se facilitează coordonarea pe orizontală dintre diferitele organisme administrative responsabile pentru diverse părți ale permisului? Câți pași procedurali sunt necesari pentru a obține autorizația/licența/permisul final(ă)? Există un ghișeu unic pentru coordonarea tuturor acestor pași? Se comunică în prealabil calendarul aferent tratării cererilor? Care este durata medie necesară pentru obținerea deciziei referitoare la o cerere?

- (i) Procedurile de autorizare țin seama de caracteristicile specifice ale diferitelor tehnologii legate de energia din surse regenerabile? Dacă da, vă rugăm să descrieți în ce mod se realizează acest lucru. Dacă nu, aveți în vedere ca în viitor să se țină seama de acestea?
- (j) Există proceduri specifice, de exemplu o simplă notificare, pentru instalațiile descentralizate de mici dimensiuni (precum panourile solare de pe clădiri sau cazanele pe bază de biomasă din clădiri)? Dacă da, care sunt pașii procedurali? Aceste norme sunt disponibile public pentru cetățeni? Unde sunt publicate? Se planifică introducerea în viitor de proceduri de notificare simplificate? Dacă da, pentru ce tipuri de instalații/sistem? (Este posibilă contorizarea consumului net?)
- (k) Unde sunt publicate taxele aferente cererilor de autorizare/acordare de licențe/permise pentru noi instalații? Sunt legate de costurile administrative ale acordării acestor permise? Există vreun plan de revizuire a acestor taxe?
- (l) Sunt disponibile orientări oficiale pentru organismele locale și regionale în ceea ce privește planificarea, proiectarea, construirea și reabilitarea zonelor industriale și rezidențiale în vederea instalării de echipamente și sisteme care utilizează energie din surse regenerabile pentru producerea de energie electrică și încălzire și răcire, inclusiv pentru încălzirea și răcirea urbane? Dacă aceste orientări nu sunt disponibile sau sunt insuficiente, cum și când se va soluționa această necesitate?
- (m) Există programe de formare speciale pentru persoanele responsabile cu procedurile de autorizare, certificare și acordare a licențelor pentru instalațiile pe bază de energie din surse regenerabile?

4.2.2. **Specificații tehnice [articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/28/CE]**

- (a) Pentru a beneficia de scheme de sprijin, trebuie ca tehnologiile legate de energia din surse regenerabile să îndeplinească anumite standarde de calitate? Dacă da, pentru ce instalații se aplică acest lucru și care sunt standardele de calitate? Există standarde naționale sau regionale mai stricte decât standardele europene?

4.2.3. **Clădiri [articolul 13 alineatul (3) din Directiva 2009/28/CE]**

Vă rugăm să luați notă de faptul că, atunci când se face referire la creșterea gradului de utilizare în clădiri a surselor regenerabile de energie, nu ar trebui luată în considerare energia electrică produsă din surse regenerabile furnizată de rețeaua națională. Accentul se pune aici pe creșterea gradului de aprovizionare locală a clădirilor cu energie termică și/sau electrică. Ar putea fi luată în considerare și energia termică și răcirea furnizate direct clădirilor de rețeaua de încălzire și răcire urbană.

- (a) Trimitere la legislația națională și regională existentă (dacă este cazul) și rezumat privind legislația locală care vizează creșterea ponderii energiei din surse regenerabile în sectorul construcțiilor:
- (b) Ministerul (ministerele) sau autoritatea (autoritățile) responsabil (responsabile):
- (c) Revizuirea normelor, dacă este cazul, este planificată a avea loc până la: [data]
- (d) Rezumat al măsurilor existente și planificate la nivel regional/local:
- (e) Există în reglementările și codurile privind clădirile niveluri minime pentru utilizarea de energie din surse regenerabile? În ce zone geografice și care sunt aceste cerințe? (Vă rugăm, precizați pe scurt.) În special, ce măsuri au fost cuprinse în aceste coduri pentru a asigura creșterea ponderii de energie din surse regenerabile utilizată în sectorul construcțiilor? Care sunt planurile viitoare privind aceste cerințe/măsuri?
- (f) Care este creșterea proiectată a utilizării de energie din surse regenerabile în clădiri până în 2020? (Dacă este posibil, faceți distincție între clădirile rezidențiale – „locuință unifamilială” și „locuință colectivă” – comerciale, publice și industriale.) (Pentru a răspunde la această întrebare, puteți utiliza un tabel precum tabelul 6 de mai jos. Datele ar putea fi prezentate anual sau pentru anumiți ani. Trebuie să se includă consumul de energie din surse regenerabile atât pentru încălzire și răcire, cât și pentru producerea de energie electrică.)

Tabelul 6

Ponderea estimată a energiei din surse regenerabile în sectorul construcțiilor

(%)

	2005	2010	2015	2020
Rezidențial				
Comercial				
Public				
Industrial				
Total				

- (g) S-a avut în vedere, în cadrul politicii naționale în domeniu, prevederea de obligații privind niveluri minime de utilizare a energiei din surse regenerabile în clădirile noi și în cele care sunt supuse unor lucrări de renovare? Dacă da, care sunt aceste niveluri? Dacă nu, cum se va examina gradul de adecvare al acestei opțiuni de politică până în 2015?
- (h) Vă rugăm să descrieți planurile care vizează asigurarea rolului exemplar al clădirilor publice la nivel național, regional și local prin utilizarea de instalații pe bază de energie din surse regenerabile sau prin transformarea acestora în clădiri cu consum zero de energie începând cu 2012? (Vă rugăm să țineți seama de cerințele directivei privind performanța energetică a clădirilor.)
- (i) Cum sunt promovate tehnologiile legate de energia din surse regenerabile și eficiente din punct de vedere energetic în clădiri? (Aceste măsuri se pot referi la cazane pe bază de biomasă, pompe de căldură și instalații solare de producere a energiei termice care respectă cerințele etichetei ecologice sau alte standarde elaborate la nivel național sau comunitar [a se vedea textul articolului 13 alineatul (6)]).

4.2.4. **Furnizarea de informații [articolul 14 alineatele (1), (2) și (4) din Directiva 2009/28/CE]**

Trebuie descrise campaniile și programele actuale și viitoare de informare și sporire a gradului de conștientizare, precum și revizuirile planificate și rezultatele preconizate ale acestora. De asemenea, statele membre trebuie să indice autoritatea care va fi responsabilă cu monitorizarea și analizarea efectelor programelor. De asemenea, dacă autoritățile regionale/locale joacă un rol substanțial, vă rugăm să precizați și să prezentați pe scurt acest rol.

- (a) Trimitere la legislația națională și/sau regională (dacă este cazul) privind cerințele de informare în conformitate cu articolul 14 din Directiva 2009/28/CE:
- (b) Organism(e) responsabil(e) cu diseminarea de informații la nivel național/regional/local:
- (c) Rezumat al măsurilor existente și planificate la nivel regional/local (dacă este relevant):
- (d) Vă rugăm să indicați modul în care se pun la dispoziția tuturor actorilor implicați (consumatori, constructori, instalatori, arhitecți, furnizori de echipamente și vehicule relevante) informații cu privire la măsurile de sprijin pentru utilizarea de surse regenerabile de energie pentru producerea de energie electrică, pentru încălzire și răcire și pentru transporturi. Cine este responsabil pentru furnizarea de informații adecvate și publicarea acestora? Există resurse de informații specifice pentru diversele grupuri-țintă, precum consumatorii finali, constructorii, administratorii de proprietăți, agenții imobiliari, instalatorii, arhitecții, furnizorii de echipamente care utilizează surse regenerabile de energie, administrațiile publice? Există în prezent sau sunt planificate în viitor campanii de informare sau centre permanente de informare?
- (e) Cine este responsabil cu publicarea informațiilor privind beneficiile nete, costurile și eficiența energetică a echipamentelor și sistemelor care utilizează surse regenerabile de energie pentru încălzire, răcire și producerea de energie electrică? (Furnizorul echipamentului sau sistemului, un organism public sau un terț?)
- (f) În ce mod se pun la dispoziția planificatorilor și arhitecților îndrumări pentru a-i ajuta să examineze în mod corespunzător combinația optimă de surse regenerabile de energie, tehnologii de înaltă eficiență și sistemele de încălzire și răcire urbane atunci când planifică, proiectează, construiesc sau renovează zone industriale sau rezidențiale? Cine este responsabil pentru aceasta?
- (g) Vă rugăm să descrieți programele existente și planificate de informare, de sensibilizare și de formare a cetățenilor cu privire la beneficiile și aspectele practice ale dezvoltării și utilizării energiei din surse regenerabile. Care este rolul actorilor de la nivel regional și local în proiectarea și administrarea acestor programe?

4.2.5. **Autorizarea instalatorilor [articolul 14 alineatul (3) din Directiva 2009/28/CE]**

- (a) Trimitere la legislația națională și/sau regională (dacă este cazul) privind sistemele de autorizare sau sistemele de calificare echivalente pentru instalatori în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din Directiva 2009/28/CE:
- (b) Organismul sau organismele responsabile pentru instituirea și certificarea, până în 2012, a sistemelor de autorizare/calificare pentru instalatorii de cazane și sobe mici pe bază de biomasă, de sisteme fotovoltaice solare și de sisteme termice solare, de sisteme geotermice de mică adâncime și de pompe de căldură:
- (c) Există asemenea sisteme de autorizare/calificare deja instituite? Dacă da, vă rugăm să le descrieți.
- (d) Sunt disponibile public informații referitoare la aceste sisteme? Listele cu instalatorii autorizați sau calificați sunt publicate? Dacă da, unde? Sunt acceptate alte sisteme ca fiind echivalente cu sistemul național/regional?
- (e) Rezumat al măsurilor existente și planificate la nivel regional/local (dacă este relevant).

4.2.6. Dezvoltarea infrastructurii pentru energie electrică [articolul 16 alineatul (1) și alineatele (3)-(6) din Directiva 2009/28/CE]

Trebuie descrise, pe lângă situația actuală și legislația deja existentă, și acțiunile viitoare, revizuirile planificate, organismele responsabile cu acest lucru și rezultatele preconizate.

- (a) Trimitere la legislația națională existentă privind cerințe referitoare la rețelele energetice (articolul 16):
- (b) În ce mod se asigură faptul că rețelele de transport și distribuție vor fi dezvoltate în vederea integrării volumului vizat de energie electrică din surse regenerabile, menținând în același timp exploatarea în siguranță a sistemului de energie electrică? În ce mod este această cerință inclusă în planificarea periodică de rețea a operatorilor de transport și distribuție?
- (c) Care va fi rolul unităților de stocare, instrumentelor IT și rețelelor inteligente? În ce mod se va asigura dezvoltarea acestora?
- (d) Este planificată consolidarea capacității de interconectare cu țări vecine? Dacă da, care sunt interconexiunile respective, despre ce capacitate este vorba și care este termenul limită stabilit?
- (e) În ce mod este abordată chestiunea accelerării procedurilor de autorizare privind infrastructura de rețea? Care este stadiul actual și durata medie pentru obținerea aprobării? Care sunt îmbunătățirile prevăzute? (*Vă rugăm să vă referiți la situația și legislația actuale, la blocajele constatate și la planurile vizând simplificarea procedurii, inclusiv termenul de implementare și rezultatele preconizate.*)
- (f) În ce mod este asigurată coordonarea între aprobarea infrastructurilor de rețea și alte proceduri administrative de planificare?
- (g) Sunt prevăzute drepturi de conectare prioritare sau capacități de conectare rezervate pentru instalațiile noi producătoare de energie electrică din surse regenerabile de energie?
- (h) Există instalații pe bază de surse regenerabile care sunt gata de a fi incluse în rețea, dar nu sunt conectate din cauza limitelor de capacitate ale rețelei? Dacă da, ce măsuri se iau pentru a rezolva această situație și până când se preconizează soluționarea problemei?
- (i) S-au stabilit și publicat de către operatorii sistemelor de transport și distribuție regulile privind suportarea și partajarea costurilor pe care le presupun adaptările tehnice ale rețelelor? Dacă da, unde? Cum se asigură faptul că aceste reguli sunt bazate pe criterii obiective, transparente și nediscriminatorii? Există reguli speciale pentru producătorii situați în regiuni periferice și în regiuni cu o densitate scăzută a populației? (*Regulile privind suportarea costurilor definesc ce parte din costuri este acoperită de producătorul care dorește să fie conectat și ce parte de operatorul de sistem de transport sau distribuție. Regulile privind partajarea costurilor definesc modul în care ar trebui distribuite costurile între producătorii care se conectează ulterior și care beneficiază toți de aceleași îmbunătățiri sau linii noi.*)
- (j) Vă rugăm să descrieți modul în care sunt repartizate producătorilor și/sau operatorilor de sistem de transport și/sau distribuție costurile de conectare și de adaptare tehnică. Cum pot recupera operatorii sistemelor de transport și distribuție aceste costuri de investiție? Este planificată în viitor vreo modificare a acestor reguli privind suportarea costurilor? Ce schimbări aveți în vedere și care sunt rezultatele preconizate? (*Pentru distribuirea costurilor de conectare la rețea există mai multe opțiuni. Statele membre pot alege una dintre acestea sau o combinație. Conform opțiunii de facturare „extinsă” a costurilor, dezvoltatorul instalației de producere a energiei electrice din surse regenerabile de energie suportă o serie de costuri legate de infrastructura de rețea (conectarea la rețea, consolidarea și extinderea rețelei). O altă abordare o reprezintă facturarea „limitată” a costurilor, ceea ce înseamnă că dezvoltatorul suportă doar costul conectării la rețea, nu și costul consolidării și extinderii rețelei (acesta fiind inclus în tarifele de rețea și plătit de clienți). O altă variantă este „socializarea” tuturor costurilor, care urmează să fie astfel acoperite prin tarifele de rețea.*)
- (k) Există reguli privind partajarea costurilor între producătorii conectați inițial și cei care se conectează ulterior? Dacă nu, cum sunt luate în considerare beneficiile de care se bucură producătorii conectați ulterior?
- (l) Cum se va asigura faptul că operatorii de sisteme de transport și distribuție pun la dispoziția noilor producători care doresc să se conecteze la rețea informațiile necesare cu privire la costuri, un calendar precis pentru procesarea cererilor lor și un calendar orientativ privind conectarea lor la rețea?

4.2.7. Exploatarea rețelei de energie electrică [articolul 16 alineatul (2) și alineatele (7)-(8) din Directiva 2009/28/CE]

- (a) În ce mod garantează operatorii sistemelor de transport și distribuție transportul și distribuția energiei electrice produse din surse regenerabile de energie? Se asigură prioritate sau garantarea accesului?
- (b) Cum se asigură faptul că, atunci când distribuie instalațiile producătoare de energie electrică, operatorii de sisteme de transport acordă prioritate celor care utilizează surse regenerabile de energie?

- (c) Cum se iau măsurile operaționale privind rețeaua și piața pentru a reduce la minim întreruperea furnizării de energie electrică din surse regenerabile de energie? Ce fel de măsuri sunt planificate și când se preconizează implementarea acestora? [Printre măsurile privind piața și rețeaua care permit integrarea de surse variabile s-ar putea număra măsuri precum o tranzacționare mai apropiată de tranzacționarea în timp real (trecerea de la prognoza și reprogramarea producătorilor cu o zi înainte la realizarea acestor operațiuni în cursul aceleiași zile), agregarea sectoarelor de piață, asigurarea unei capacități de conectare și a unei tranzacționări transfrontaliere suficiente, îmbunătățirea cooperării cu operatorii de sisteme adiacente, utilizarea de instrumente ameliorate de comunicații și control, gestionarea din perspectiva cererii și participarea activă la piață în funcție de cerere (prin sisteme de comunicații bidirecționale – contorizare inteligentă), sporirea producției descentralizate și a stocării la nivel intern (de exemplu pentru automobilele electrice), cu o gestionare activă a rețelelor de distribuție (rețele inteligente).]
- (d) Autoritatea de reglementare în domeniul energiei este informată cu privire la aceste măsuri? Are aceasta competența de a monitoriza și impune implementarea respectivelor măsuri?
- (e) Centralele care produc energie electrică pe bază de surse regenerabile de energie sunt integrate în piața energiei electrice? Ați putea descrie, vă rugăm, modul în care se realizează acest lucru? Care sunt obligațiile acestora în ceea ce privește participarea la piața energiei electrice?
- (f) Care sunt regulile pe baza cărora se percep tarife de transport și distribuție de la producătorii de energie electrică din surse regenerabile de energie?

4.2.8. Integrarea biogazului în rețeaua de gaz natural [articolul 16 alineatele (7), (9) și (10) din Directiva 2009/28/CE]

- (a) Cum se asigură ca la perceperea de tarife de transport și distribuție să nu se aducă nicio discriminare gazului provenit din surse regenerabile de energie?
- (b) S-a realizat vreo evaluare a necesității de a extinde infrastructura rețelei de gaz natural pentru a facilita integrarea gazului provenit surse regenerabile de energie? Care este rezultatul? Dacă nu, se va realiza o astfel de evaluare?
- (c) Normele tehnice privind conectarea la rețea și tarifele de conectare pentru biogaz sunt publicate? Unde sunt publicate acestea?

4.2.9. Dezvoltarea infrastructurii de încălzire și răcire urbană [articolul 16 alineatul (11) din Directiva 2009/28/CE]

- (a) Vă rugăm să prezentați o evaluare a necesității de noi infrastructuri de încălzire și răcire urbană pe bază de surse regenerabile de energie, care să contribuie la atingerea obiectivului pentru 2020. În funcție de această evaluare, există planuri de promovare a acestor infrastructuri în viitor? Care sunt contribuțiile preconizate ale marilor unități producătoare pe bază de biomasă, de energie solară și de energie geotermală în cadrul sistemelor de încălzire și răcire urbană?

4.2.10. Biocarburanți și alte biolichide – criterii de durabilitate și verificarea conformității (articolele 17-21 din Directiva 2009/28/CE)

Următoarea parte a planului național de acțiune ar trebui să explice strategia viitoare a statului membru pentru îndeplinirea criteriilor de durabilitate pentru biocarburanți și biolichide și pentru verificarea conformității cu schema.

- (a) Cum se vor implementa la nivel național criteriile de durabilitate pentru biocarburanți și biolichide? (S-a planificat vreun act legislativ pentru implementarea acestora? Care va fi cadrul instituțional?)
- (b) Cum se va asigura faptul că biocarburanții și biolichidele care sunt luate în calcul pentru îndeplinirea obiectivului sau obligațiilor naționale privind energiile din surse regenerabile și/sau sunt eligibile pentru sprijin financiar respectă criteriile de durabilitate stabilite la articolul 17 alineatele (2)-(5) din Directiva 2009/28/CE? (Va exista o instituție sau un organism național responsabil cu monitorizarea/verificarea conformității cu aceste criterii?)
- (c) În cazul în care monitorizarea îndeplinirii criteriilor va fi asigurată de o autoritate sau de un organism național, această autoritate sau acest organism național există deja? Dacă da, vă rugăm să precizați care este aceasta (acesta). Dacă nu, când se prevede că va fi instituit(ă)?
- (d) Vă rugăm să furnizați informații asupra existenței unei legislații naționale cu privire la zonarea teritoriului și la cadastrul național pentru verificarea conformității cu articolul 17 alineatele (3)-(5) din Directiva 2009/28/CE. Cum pot avea acces operatorii economici la aceste informații? (Vă rugăm să furnizați informații cu privire la existența de norme și la distincția dintre diversele statute ale terenurilor, precum zonă de biodiversitate, zonă protejată etc., precum și cu privire la autoritatea națională competentă care va monitoriza acest cadastru și modificarea statutului terenurilor.)
- (e) În ceea ce privește zonele protejate, vă rugăm să furnizați informații cu privire la regimul național, european sau internațional de protecție pe baza căruia sunt clasificate.

- (f) Care este procedura de schimbare a statutului unui teren? Cine monitorizează și raportează la nivel național cu privire la modificarea statutului terenurilor? Cât de des este actualizat cadastrul de zonare (lunar, anual, bianual etc.)?
- (g) Cum se asigură și cum se verifică la nivel național conformitatea cu bunele practici agricole ecologice și cu alte cerințe de ecocondiționalitate [impuse de articolul 17 alineatul (6) din Directiva 2009/28/CE]?
- (h) Intenționați să ajutați la crearea de scheme voluntare de „certificare” a durabilității biocarburanților și biolichidelor, astfel cum se descrie la articolul 18 alineatul (4) al doilea paragraf din Directiva 2009/28/CE? Dacă da, în ce mod?

4.3. **Scheme de sprijin pentru promovarea utilizării energiei din surse regenerabile pentru energia electrică aplicate de către statul membru sau de către un grup de state membre**

Schemele de sprijin pot fi scheme de reglementare care prevăd obiective și/sau obligații. Ele pot oferi sprijin financiar pentru investiții sau pe parcursul funcționării unei centrale. Există, de asemenea, măsuri fără caracter normativ, precum campaniile de informare, educare sau sensibilizare. Întrucât măsurile fără caracter normativ sunt descrise mai sus, prezenta evaluare ar trebui să se axeze pe măsuri financiare și de reglementare.

Vă rugăm să descrieți schemele existente, cu trimiteri la legislație, detaliile schemei, durata (indicând data începerii și data încheierii) și impactul până în prezent și să precizați dacă este planificată vreo reformă sau scheme viitoare și dacă da, care este termenul de realizare. Care sunt rezultatele preconizate?

Reglementare

Prin reglementare se pot stabili obiective și obligații. În cazul în care există o astfel de obligație, vă rugăm să o prezentați în detaliu:

- (a) Care este temeiul legal al acestei obligații/acestui obiectiv?
- (b) Exista obiective specifice unei anumite tehnologii?
- (c) Care sunt obligațiile/obiectivele concrete pe an (pe tip de tehnologie)?
- (d) Cine trebuie să îndeplinească această obligație?
- (e) Care este consecința neîndeplinirii obligației?
- (f) Există vreun mecanism de supraveghere a îndeplinirii obligației?
- (g) Există vreun mecanism de modificare a obligațiilor/obiectivelor?

Sprijin financiar

Sprijinul financiar poate fi clasificat în mai multe moduri. Exemple: sprijin financiar pentru investiții, subvenții de capital, scutiri sau reduceri fiscale, restituiri de impozit, scheme de licitație, obligații privind energia din surse regenerabile cu sau fără certificate verzi (certIFICATE VERZI comercializabile), tarife fixe și prime pentru furnizarea de energie din surse regenerabile (feed-in), scheme voluntare.

Pentru fiecare schemă pe care o folosiți, vă rugăm să prezentați o descriere detaliată răspunzând la următoarele întrebări:

- (a) Care este denumirea schemei (precum și o scurtă descriere a schemei)?
- (b) Este o schemă voluntară sau obligatorie?
- (c) Cine este responsabil cu administrarea schemei? (Organism de implementare, autoritate de monitorizare)
- (d) Care sunt măsurile luate pentru a se asigura disponibilitatea bugetului/finanțării necesare pentru atingerea obiectivului național?
- (e) Cum abordează această schemă securitatea și fiabilitatea pe termen lung?
- (f) Schema este revizuită periodic? Ce tip de mecanism de feed-back sau de ajustare există? În ce mod a fost optimizată schema până în prezent?

- (g) Sprijinul diferă în funcție de tehnologia folosită?
- (h) Care este impactul preconizat în ceea ce privește producția de energie?
- (i) Sprijinul este condiționat de îndeplinirea unor criterii de eficiență energetică?
- (j) Schema este o măsură deja existentă? Indicați, vă rugăm, legislația națională care reglementează schema.
- (k) Schema reprezintă o măsură planificată? Când va deveni operațională?
- (l) Care sunt datele de început și de sfârșit (durata) stabilite pentru întreaga schemă?
- (m) Există o limită maximă sau minimă a dimensiunii unui sistem pentru ca acesta să fie eligibil?
- (n) Este posibil ca același proiect să primească sprijin de la mai multe scheme? Care sunt măsurile care pot fi cumulate?
- (o) Există scheme regionale/locale? Dacă da, vă rugăm să le detaliați pe baza aceluiași criterii.

Întrebări specifice privind sprijinul financiar pentru investiții:

- (a) Ce oferă schema (subvenții, subvenții de capital, împrumuturi cu dobândă redusă, scutiri sau reduceri fiscale, restituiri de impozit)?
- (b) Cine poate beneficia de această schemă? Este o schemă specială pentru anumite tehnologii?
- (c) Se primesc și se soluționează continuu cereri sau există apeluri periodice? Dacă este vorba de apeluri periodice, descrieți, vă rugăm, frecvența și condițiile acestora.

Întrebări specifice pentru certificatele comercializabile:

- (a) Există obligația furnizării, în totalul ofertei, a unei anumite cote de energie electrică produse din surse de energie regenerabilă?
- (b) Cui i se aplică această obligație?
- (c) Există vreo diferențiere în funcție de tehnologie?
- (d) Ce tehnologii fac obiectul schemei?
- (e) Este permisă comercializarea la nivel internațional a certificatelor? Care sunt condițiile?
- (f) Există un preț minim admisibil?
- (g) Există vreo sancțiune pentru nerespectarea obligațiilor?
- (h) Care este prețul mediu al certificatelor? Acest preț este publicat? Unde anume?
- (i) Care este schema de comercializare a certificatelor?
- (j) Cât timp poate beneficia o centrală de schemă?

Întrebări specifice pentru tarifele fixe pentru furnizarea de energie din surse regenerabile:

- (a) Care sunt condițiile necesare pentru a beneficia de tariful fix?
- (b) Există un plafon pentru volumul total de energie electrică produsă anual sau de capacitate instalată care poate beneficia de acest tarif?

(c) Această schemă ține seama de tehnologia folosită? Care sunt nivelurile tarifelor pentru fiecare tehnologie în parte?

(d) Există alte criterii pe baza cărora se diferențiază tarifele?

(e) Cât timp este garantat tariful fix?

(f) Schema prevede vreo ajustare a tarifelor?

Întrebări specifice primelor pentru furnizarea de energie din surse regenerabile:

(a) Care sunt condițiile necesare pentru a primi prima?

(b) Există un plafon pentru volumul total de energie electrică produsă anual sau de capacitate instalată care poate beneficia de primă?

(c) Este aceasta o alternativă la tariful fix?

(d) Această schemă ține seama de tehnologia folosită? Care sunt nivelurile primelor pentru fiecare tehnologie în parte?

(e) Există vreun nivel minim și/sau maxim admisibil al primei? Vă rugăm să precizați.

(f) Cât timp este garantată acordarea primei?

(g) Schema prevede vreo ajustare a tarifelor?

Întrebări specifice pentru licitații:

(a) Care este frecvența și amploarea licitațiilor?

(b) Ce tehnologii sunt vizate?

(c) Această schemă este integrată cu dezvoltarea rețelelor?

4.4. Scheme de sprijin pentru promovarea utilizării energiei din surse regenerabile pentru încălzire și răcire aplicate de către statul membru sau de către un grup de state membre

Vă rugăm să urmați aceeași structură ca la punctul 4.3 și să aplicați întrebările la măsurile de sprijin pentru utilizarea energiei din surse regenerabile în sectorul încălzirii și răcirii. De asemenea, vă rugăm să răspundeți la următoarele întrebări suplimentare:

(a) În ce mod sunt adaptate schemele de sprijin pentru energia electrică produsă din surse regenerabile de energie pentru a încuraja utilizarea cogenerării pe bază de surse regenerabile de energie?

(b) Ce scheme de sprijin sunt instituite pentru a încuraja utilizarea încălzirii și răcirii urbane pe bază de surse regenerabile de energie?

(c) Ce scheme de sprijin sunt instituite pentru a încuraja utilizarea pentru încălzire și răcire a instalațiilor de mici dimensiuni pe bază de surse regenerabile de energie?

(d) Ce scheme de sprijin sunt instituite pentru a încuraja utilizarea în procesele industriale a încălzirii și răcirii pe bază de surse regenerabile de energie?

4.5. Scheme de sprijin pentru promovarea utilizării energiei din surse regenerabile în transporturi aplicate de către statul membru sau de către un grup de state membre

Vă rugăm să urmați aceeași structură ca la punctul 4.3 și să aplicați întrebările la măsurile de sprijin pentru utilizarea energiei din surse regenerabile în sectorul transporturilor. Vă rugăm să faceți distincție între modurile de transport (de exemplu, transport rutier, transport terestru nerutier). De asemenea, vă rugăm să răspundeți la următoarele întrebări suplimentare:

- (a) Care sunt obligațiile/obiectivele concrete pe an (pe tip de combustibil sau de tehnologie)?
- (b) Există vreo diferențiere a sprijinului în funcție de tipul de combustibil sau de tehnologie? Există vreun sprijin special pentru biocarburanții care îndeplinesc criteriile de la articolul 21 alineatul (2) din directivă?

4.6. Măsuri specifice pentru promovarea utilizării energiei provenite din biomasă

Biomasa joacă un rol important ca sursă primară de energie în toate cele trei sectoare: încălzire și răcire, energie electrică și transporturi. Strategia națională privind biomasa este de o importanță crucială pentru planificarea rolului și interacțiunii diferitelor utilizări în ceea ce privește utilizarea finală a energiei și interacțiunea cu alte sectoare neenergetice. Prin urmare, statele membre trebuie să își evalueze propriul potențial la nivel intern și să sporească gradul de mobilizare a resurselor interne și importate de biomasă. Ar trebui să se analizeze impactul asupra altor sectoare neenergetice (cum ar fi industria alimentară și a furajelor, industria celulozei și hârtiei, sectorul construcțiilor, industria mobilei etc.), precum și interacțiunea cu acestea.

4.6.1. Aprovizionarea cu biomasă: surse naționale și schimburi comerciale

La acest punct, statele membre trebuie să analizeze sursele de biomasă disponibile la nivel intern și necesitatea importurilor.

Ar trebui să se facă distincție între biomasa A din silvicultură – 1. sursă directă și 2. indirectă; biomasa B din agricultură și pescărie – 1. sursă directă și 2. subproduse/culturi prelucrate; și biomasa C din deșeuri – 1. fracțiunea biodegradabilă a deșeurilor urbane solide; 2. fracțiunea biodegradabilă a deșeurilor industriale solide; și 3. nămol de epurare. Pentru primele subcategorii menționate mai sus sunt necesare date, furnizarea de informații mai detaliate fiind opțională. Cifrele agregate trebuie însă să reflecte categorisirea de mai jos și să ofere informații cu privire la rubricile din tabelul 7. Trebuie să reiasă rolul importurilor (comunitare și necomunitare) și al exporturilor (dacă este posibil, comunitare și necomunitare).

Vă rugăm să luați notă de faptul că așchiile de lemn, brichetele și granulele pot proveni fie din surse directe, fie din surse indirecte din silvicultură. Dacă se includ în tabel informații privind granulele, trebuie să se precizeze dacă materia primă provine din surse directe sau indirecte.

În cazul biogazului și al biocarburanților, în tabelul 7 trebuie detaliat volumul de materie primă de intrare, nu volumul de materie prelucrată de intrare. Se înțelege că, în cazul importurilor și exporturilor, volumul de biomasă folosită ca materie de intrare pentru biocarburanți este mai dificil de apreciat, putând fi necesară estimarea acestuia. Alternativ, dacă informațiile furnizate privind importurile se bazează pe importurile de biocarburanți, acest lucru trebuie precizat în tabel.

Tabelul 7

Surse de biomasă în 2006

Sectorul de origine		Volum resursă națională ⁽¹⁾	Import		Export	Volum net	Producție energie primară (ktep)
			UE	Non-UE	UE/Non-UE		
A. Biomasă din silvicultură ⁽²⁾	din care:						
	(1) Sursă directă de biomasă lemnoasă din păduri și din alte terenuri împădurite pentru producerea de energie						
	Opțional – dacă sunt disponibile informații, puteți da detalii privind volumul de materie de intrare din această categorie:						
	(a) tăieri de copaci (b) reziduuri de la tăierea copacilor (vârfuri, crengi, coajă, buturugi) (c) reziduuri din amenajarea spațiilor naturale (biomasă lemnoasă din parcuri, grădini, toaletarea șirurilor de copaci, tufșuri) (d) altele (vă rugăm precizați)						

Sectorul de origine		Volum resursă națio- nală ⁽¹⁾	Import		Export	Volum net	Producție energie primară (ktep)
			UE	Non- UE	UE/Non- UE		
	(2) Sursă indirectă de biomasă lemnoasă pentru producerea de energie						
	<i>Optional — dacă sunt disponibile informații suplimentare, puteți oferi detalii:</i> (a) reziduuri de la tăierea și prelucrarea lemnului, din industria mobilei (coajă, rumeguș) (b) subproduse din industria celulozei și hârtiei (leșie neagră, ulei de tal) (c) lemn de foc prelucrat (d) lemn reciclat după etapa de consum (lemn reciclat pentru producerea de energie, deșeuri lemnoase din gospodării) (e) altele (vă rugăm precizați)						
B. Biomasă din agri- cultură și pescărie	din care:						
	(1) Culturi agricole și produse de pescărie furnizate direct pentru producerea de energie						
	<i>Optional — dacă sunt disponibile informații suplimentare, puteți oferi detalii:</i> (a) culturi arabile (cereale, oleaginoase, sfeclă de zahăr, porumb de siloz) (b) plantații (c) arbori cu rotație scurtă (d) alte culturi energetice (ierboase) (e) alge (f) altele (vă rugăm precizați)						
	(2) Subproduse agricole/reziduuri prelucrate și subproduse de pescărie pentru producerea de energie						
	<i>Optional — dacă sunt disponibile informații suplimentare, puteți oferi detalii:</i> (a) paie (b) gunoi de grajd (c) grăsimi animale (d) făină de oase și carne (e) subproduse sub forma de turtă (inclusiv oleaginoase și turte de măsline, pentru energie) (f) biomasă din fructe (inclusiv coajă, sâmbure) (g) subproduse de pescărie (h) resturi de la tăierea viței-de-vie și de la toaletarea măslinilor și a arborilor fructiferi (i) altele (vă rugăm precizați)						

Sectorul de origine		Volum resursă națională ⁽¹⁾	Import		Export	Volum net	Producție energie primară (ktep)
			UE	Non-UE	UE/Non-UE		
C. Biomășă din deșeuri	<i>din care:</i>						
	(1) Frațiunea biodegradabilă a deșeurilor urbane solide, inclusiv deșeuri organice (deșeuri biodegradabile din parcuri și grădini, deșeuri alimentare și de bucătărie din gospodării, restaurante, de la firme de catering și puncte de vânzare cu amănuntul, precum și deșeuri similare de la fabricile de prelucrare a alimentelor) și gaz de fermentare a deșeurilor						
	(2) Frațiunea biodegradabilă a deșeurilor industriale (inclusiv hârtie, carton, granule)						
	(3) Nămol de epurare						

⁽¹⁾ Volumul resursei în m³ (dacă este posibil; în caz contrar, a se exprima în alte unități corespunzătoare) pentru categoria A și pentru subcategoriile acesteia și în tone pentru categoriile B și C și subcategoriile aferente.

⁽²⁾ Biomasa din silvicultură trebuie să includă și biomasa din industriile forestiere. În cadrul categoriei de biomășă din silvicultură trebuie incluși, în subcategoriile de origine corespunzătoare, combustibilii solizi prelucrați, precum așchiile, granulele și brichetele.

Vă rugăm să indicați factorul de conversie sau metodologia de calcul utilizat(ă) mai sus pentru convertirea volumului resurselor disponibile în energie primară.

Vă rugăm să precizați pe ce bază s-a calculat fracțiunea biodegradabilă a deșeurilor urbane solide și a deșeurilor industriale.

Vă rugăm să folosiți tabelul 7a pentru a prezenta contribuția estimată a energiei pe bază de biomășă în 2015 și 2020 la totalul energiei utilizate (folosind categoriile din tabelul 7).

Tabelul 7a

Sursele naționale de biomășă în 2015 și 2020 – estimare

Sectorul de origine		2015		2020	
		Volum preconizat resursă națională	Producție energie primară (ktep)	Volum preconizat resursă națională	Producție energie primară (ktep)
A. Biomășă din silvicultură	(1) Sursă directă de biomășă lemnoasă din păduri și din alte terenuri împădurite pentru producerea de energie				
	(2) Sursă indirectă de biomășă lemnoasă pentru producerea de energie				
B. Biomășă din agricultură și pescărie	1. Culturi agricole și produse de pescărie furnizate direct pentru producerea de energie				
	2. Subproduse agricole/reziduuri prelucrate și subproduse de pescărie pentru producerea de energie				

Sectorul de origine		2015		2020	
		Volum preconizat resursă națională	Producție energie primară (ktep)	Volum preconizat resursă națională	Producție energie primară (ktep)
C. Biomasă din deșeuri	1. Frațiunea biodegradabilă a deșeurilor urbane solide, inclusiv deșeuri organice (deșeuri biodegradabile din parcuri și grădini, deșeuri alimentare și de bucătărie din gospodării, restaurante, de la firme de catering și puncte de vânzare cu amănuntul, precum și deșeuri similare de la fabricile de prelucrare a alimentelor) și gaz de fermentare a deșeurilor				
	2. Frațiunea biodegradabilă a deșeurilor industriale (incl. hârtie, carton, granule)				
	3. Nămol de epurare				

Care este rolul estimativ al biomasei importate până în 2020? Vă rugăm să precizați cantitățile preconizate (ktep) și să indicați posibilele țări de proveniență.

Pe lângă informațiile furnizate mai sus, vă rugăm să descrieți situația actuală a terenurilor agricole folosite exclusiv pentru producția de energie, după cum urmează:

Tabelul 8

Situația terenurilor agricole utilizate pentru culturi energetice în 2006

(ha)

Terenuri agricole utilizate pentru culturi energetice	Suprafață
1. Terenuri utilizate pentru arbori cu rotație scurtă (sălcii, plop)	
2. Terenuri utilizate pentru alte culturi energetice, cum ar fi cele de ierboase (ierbăluță, <i>Panicum virgatum</i> , <i>Miscanthus</i>), sorg	

4.6.2. Măsuri de creștere a disponibilității biomasei, ținând seama de alți utilizatori de biomasă (bazate pe agricultură și silvicultură)

Mobilizarea de noi surse de biomasă

(a) Vă rugăm să precizați suprafața de teren degradat.

(b) Vă rugăm să precizați suprafața de teren arabil nefolosită.

(c) Există măsuri planificate pentru încurajarea utilizării în scopuri energetice a terenurilor arabile nefolosite, a terenurilor degradate etc.?

(d) Este planificată utilizarea în scopuri energetice a anumitor materii prime deja disponibile (precum gunoiul de grajd)?

(e) Există vreo politică specifică de promovare a producerii și utilizării biogazului? Ce tipuri de utilizare sunt promovate (încălzire locală, încălzire urbană, rețea de biogaz, integrarea în rețeaua de gaz natural)?

- (f) Ce măsuri sunt planificate în vederea îmbunătățirii tehnicilor de gestionare a pădurilor pentru a spori la maximum, în mod durabil, volumul de biomasă provenit din păduri? ⁽⁴⁾ Cum va fi îmbunătățită gestionarea pădurilor pentru a stimula dezvoltarea în viitor? Ce măsuri sunt planificate pentru a spori la maximum volumul existent de biomasă obținut și care pot fi deja puse în practică?

Impactul asupra altor sectoare

- (a) Cum va fi monitorizat impactul utilizării în scopuri energetice a biomasei asupra altor sectoare bazate pe agricultură și silvicultură? Care sunt tipurile de impact respective? (Dacă este posibil, vă rugăm să furnizați și informații cu privire la efectele cantitative). Se intenționează în viitor monitorizarea acestor tipuri de impact?
- (b) Ce gen de dezvoltare se preconizează în alte sectoare bazate pe agricultură și pe silvicultură care ar putea avea un impact asupra utilizării în scopuri energetice? (De exemplu, îmbunătățirea eficienței/productivității ar putea crește sau scădea volumul de subproduse disponibile pentru utilizare în scopuri energetice?)

4.7. Utilizarea planificată a transferurilor statistice între statele membre și participarea planificată la proiecte comune cu alte state membre și cu țări terțe

În acest subcapitol trebuie descrisă utilizarea preconizată a mecanismelor de cooperare între statele membre și între state membre și țări terțe. Aceste informații ar trebui să se bazeze pe cele furnizate în documentul previzional menționat la articolul 4 alineatul (3) din Directiva 2009/28/CE.

4.7.1. Aspecte procedurale

- (a) Descrieți (pas cu pas) procedurile naționale care sunt deja sau care urmează să fie instituite pentru realizarea unui transfer statistic sau a unui proiect comun (inclusiv organismele responsabile și punctele de contact).
- (b) Descrieți modalitățile prin care entitățile private pot propune și pot participa la proiecte comune fie cu state membre, fie cu țări terțe.
- (c) Prezentați criteriile pe baza cărora se stabilește când se folosesc transferurile statistice sau proiectele comune.
- (d) Care va fi mecanismul de implicare a altor state membre interesate într-un proiect comun?
- (e) Există disponibilitatea de a participa la proiecte comune în alte state membre? Pentru ce capacitate instalată/volum de energie electrică sau termică produsă pe an este planificată acordarea de sprijin? Cum intenționați să puneți la dispoziție scheme de sprijin pentru asemenea proiecte?

4.7.2. Surplusul estimat de energie produsă din surse regenerabile în comparație cu traiectoria orientativă, care ar putea fi transferat altor state membre

Vă rugăm să utilizați tabelul 9, completându-l cu informațiile solicitate.

4.7.3. Potențialul de proiecte comune estimat

- (a) În ce sectoare puteți oferi o dezvoltare a utilizării energiilor din surse regenerabile pe teritoriul propriu pentru proiecte comune?
- (b) S-a specificat tehnologia care urmează să fie dezvoltată? Ce capacitate instalată/volum de energie electrică sau termică produsă pe an?
- (c) Cum vor fi identificate amplasamentele pentru proiecte comune? (De exemplu, autoritățile sau promotorii de la nivel local sau regional pot recomanda amplasamente? Sau orice proiect poate participa, indiferent de amplasament?)
- (d) Cunoașteți potențialul de proiecte comune din alte state membre sau din țări terțe? (În ce sector? Ce capacitate? Care este sprijinul planificat? Pentru ce tehnologii?)
- (e) Aveți vreo preferință pentru acordarea de sprijin anumitor tehnologii? Dacă da, care?

⁽⁴⁾ Recomandări se pot găsi în raportul grupului de lucru ad hoc II al Comitetului permanent forestier, reunit în iulie 2008, intitulat „Mobilisation and efficient use of wood and wood residues for energy generation” (Mobilizarea și utilizarea eficientă a lemnului și a reziduurilor lemnoase pentru producerea de energie). Raportul poate fi descărcat de la adresa: http://ec.europa.eu/agriculture/fore/publi/sfc_wgii_final_report_072008_en.pdf

4.7.4. **Cererea estimată de energie din surse regenerabile care trebuie să fie satisfăcută din alte surse decât producția națională**

Vă rugăm să utilizați tabelul 9, completându-l cu informațiile solicitate.

Tabelul 9

Surplusul și/sau deficitul estimat de energie produsă din surse regenerabile în [statul membru], în comparație cu traiectoria orientativă, care ar putea fi transferat către/de la alte state membre

(ktep)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Surplusul estimat în documentul previzional											
Surplusul estimat în PNAESR											
Deficitul estimat în documentul previzional											
Deficitul estimat în PNAESR											

5. EVALUĂRI

5.1. **Contribuția totală preconizată a fiecărei tehnologii de producere a energiei din surse regenerabile la atingerea obiectivelor obligatorii pentru 2020 și la traiectoria orientativă interimară privind ponderea energiei din surse regenerabile în energia electrică, în încălzire și răcire, precum și în transporturi**

Contribuția fiecărei tehnologii de producere a energiei din surse regenerabile la traiectorie și la obiectivele pentru 2020 în sectorul energiei electrice, al încălzirii și răcirii și al transporturilor trebuie estimată, prezentându-se un posibil scenariu viitor, fără a fi necesară stabilirea vreunui obiectiv sau a vreunei obligații pentru aceste tehnologii.

Pentru sectorul energiei electrice, atât capacitatea instalată preconizată (acumulată) – în MW –, cât și producția anuală (GWh) trebuie indicate pe fiecare tehnologie în parte. Pentru sectorul hidroenergetic, trebuie să se facă distincție între centralele cu capacitate instalată de sub 1 MW, de între 1 și 10 MW și de peste 10 MW. Pentru energia solară, trebuie să se detalieze separat contribuțiile provenite din surse solare fotovoltaice și energie solară concentrată. Datele privind energia eoliană trebuie indicate separat pentru instalațiile terestre și pentru cele din larg. Pentru biomasă trebuie să se facă distincție între biomasa solidă, gazoasă și lichidă pentru energie electrică.

La evaluarea sectorului încălzirii și răcirii, trebuie să se ofere estimări privind atât capacitatea instalată, cât și producția, pentru tehnologiile bazate pe energia geotermală, pe energia solară, pe pompe de căldură și pe biomasă, pentru cea din urmă separându-se datele pe biomasă solidă, gazoasă și lichidă. Trebuie să se estimeze contribuția centralelor termice urbane care utilizează surse de energie regenerabile.

În sectorul transporturilor, contribuția diferitelor tehnologii la obiectivul energetic trebuie indicată pentru biocarburanții obișnuiți (atât bioetanol, cât și biomotorină), pentru biocarburanții din deșeuri și reziduuri, biocarburanții din materie celulozică nealimentară sau din materie lignocelulozică, biogaz, energia electrică produsă din surse de energie regenerabile și hidrogenul obținut din surse regenerabile de energie.

În cazul în care dispuneți de estimări cu privire la dezvoltarea utilizării anumitor tehnologii pe regiuni, vă rugăm să includeți aceste informații după tabel.

Tabelul 10.a

Estimare a contribuției totale preconizate (capacitate instalată, producția brută de energie electrică) a fiecărei tehnologii de producere a energiei din surse regenerabile în [statul membru] la atingerea obiectivelor obligatorii pentru 2020 și la traiectoria orientativă interimară privind ponderea energiei din surse regenerabile în energia electrică 2010-2014

	2005		2010		2011		2012		2013		2014	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Hidroenergie:												
< 1MW												
1MW-10 MW												
> 10MW												
din care prin pompare												
Energie geotermală												
Energie solară:												
fotovoltaică												
energie solară concentrată												
Energia mareelor, a valurilor și a oceanelor												
Energie eoliană:												
instalații terestre (onshore)												
instalații în larg (offshore)												
Biomasă:												
solidă												
biogaz												
biolichide ⁽¹⁾												
Total												
din care în cogenerare												

⁽¹⁾ Trebuie luate în considerare doar cele care respectă criteriile de durabilitate [a se vedea articolul 5 alineatul (1) ultimul paragraf din Directiva 2009/28/CE].

Tabelul 10.b

Estimare a contribuției totale preconizate (capacitate instalată, producția brută de energie electrică) a fiecărei tehnologii de producere a energiei din surse regenerabile în [statul membru] la atingerea obiectivelor obligatorii pentru 2020 și la traiectoria orientativă interimară privind ponderea energiei din surse regenerabile în energia electrică 2015-2020

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Hidroenergie:												
< 1MW												
1MW-10 MW												
> 10MW												
din care prin pompare:												
Energie geotermală												
Energie solară:												
fotovoltaică												
energie solară concentrată												
Energia mareelor, a valurilor și a oceanelor												
Energie eoliană:												
instalații terestre (onshore)												
instalații în larg (offshore)												
Biomasă:												
solidă												
biogaz												
biolichide ⁽¹⁾												
Total												
din care în cogenerare												

⁽¹⁾ Trebuie luate în considerare doar cele care respectă criteriile de durabilitate [a se vedea articolul 5 alineatul (1) ultimul paragraf din Directiva 2009/28/CE].

Tabelul 11

Estimare a contribuției totale preconizate [consum final de energie ⁽⁵⁾] a fiecărei tehnologii de producere a energiei din surse regenerabile în [statul membru] la atingerea obiectivelor obligatorii pentru 2020 și la traiectoria orientativă interimară privind ponderea energiei din surse regenerabile în încălzire și răcire 2010-2020

(ktep)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Energie geotermală (cu excepția căldurii geotermale de temperatură scăzută utilizate de pompele de căldură)												
Energie solară												
Biomasă:												
<i>solidă</i>												
<i>biogaz</i>												
<i>biolichide ⁽¹⁾</i>												
Energie regenerabilă produsă de pompe de căldură:												
— din care aerotermală												
— din care geotermală												
— din care hidrotermală												
Total												
Din care încălzire urbană ⁽²⁾												
Din care biomasă în gospodării ⁽³⁾												

⁽¹⁾ Trebuie luate în considerare doar cele care respectă criteriile de durabilitate [a se vedea articolul 5 alineatul (1) ultimul paragraf din Directiva 2009/28/CE].

⁽²⁾ Încălzirea și/sau răcirea urbană din totalul consumului de încălzire și răcire pe bază de energie din surse regenerabile (IU-ESR).

⁽³⁾ Din consumul total de încălzire și răcire pe bază de energie din surse regenerabile.

⁽⁵⁾ Utilizare directă și încălzire urbană, conform definiției de la articolul 5 alineatul (4) din Directiva 2009/28/CE.

Tabelul 12

Estimare a contribuției totale preconizate a fiecărei tehnologii de producere a energiei din surse regenerabile în [statul membru] la atingerea obiectivelor obligatorii pentru 2020 și la traiectoria orientativă interimară privind ponderea energiei din surse regenerabile în sectorul transporturilor 2010-2020 ⁽⁶⁾

(ktep)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bioetanol/bio-ETBE												
Din care biocarburanți ⁽¹⁾ Articolul 21 alineatul (2)												
Din care importuri ⁽²⁾												
Biomotorină												
Din care biocarburanți ⁽¹⁾ Articolul 21 alineatul (2)												
Din care importuri ⁽³⁾												
Hidrogen obținut din surse regenerabile												
Energie electrică din surse regenerabile												
Din care transport rutier												
Din care transport nerutier												
Altele (precum biogaz, uleiuri vegetale etc.) – vă rugăm, precizați												
Din care biocarburanți ⁽¹⁾ Articolul 21 alineatul (2)												
Total												

⁽¹⁾ Biocarburanții prevăzuți la articolul 21 alineatul (2) din Directiva 2009/28/CE.

⁽²⁾ Din volumul total de bioetanol/bio-ETBE.

⁽³⁾ Din volumul total de biomotorină.

- 5.2. **Contribuția totală preconizată datorată măsurilor de eficientizare energetică și de economisire de energie la atingerea obiectivelor obligatorii pentru 2020 și la traiectoria orientativă interimară privind ponderea energiei din surse regenerabile în energia electrică, în încălzire și răcire, precum și în transporturi.**

Răspunsul la această cerință trebuie furnizat în tabelul 1 din capitolul 2.

- 5.3. **Evaluarea impactului (opțional)**

Tabelul 13

Costuri și beneficii estimate ale măsurilor de sprijin din cadrul politicii privind energiile din surse regenerabile

Măsură	Utilizare preconizată energie din surse regenerabile (ktep)	Cost preconizat (în EUR) – a se indica perioada	Reducere GES preconizată pe fiecare gaz în parte (t/an)	Locuri de muncă preconizate a fi create

⁽⁶⁾ În ceea ce privește biocarburanții, trebuie luați în considerare doar cei care respectă criteriile de durabilitate – a se vedea articolul 5 alineatul (1) ultimul paragraf.

5.4. **Întocmirea Planului național de acțiune privind energiile din surse regenerabile și urmărirea implementării acestuia**

- (a) În ce mod au fost implicate autoritățile regionale și/sau locale și/sau orașele în elaborarea acestui plan de acțiune? Au fost implicate și alte părți interesate?
 - (b) Există planuri de dezvoltare a unor strategii regionale/locale cu privire la energiile din surse regenerabile? Dacă da, ați putea oferi o explicație în acest sens? În cazul în care sunt delegate competențe importante la nivel regional/local, ce mecanisme vor asigura respectarea obiectivului național?
 - (c) Vă rugăm să descrieți consultarea publică realizată pentru elaborarea acestui plan de acțiune.
 - (d) Vă rugăm să indicați punctul de contact național/autoritatea sau organismul național responsabil(ă) cu urmărirea Planului de acțiune privind energiile din surse regenerabile.
 - (e) Dispuneți de un sistem de monitorizare, inclusiv indicatori pentru măsurile și instrumentele individuale, pentru a urmări implementarea Planului de acțiune privind energiile din surse regenerabile? Dacă da, ne puteți oferi mai multe detalii cu privire la acest sistem?
-

DECIZIA COMISIEI

din 13 iulie 2009

**privind desemnarea unui membru responsabil cu politicile publice în cadrul Consiliului de
supraveghere al Grupului consultativ european pentru raportarea financiară**

(2009/549/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

întrucât:

- (1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1606/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 iulie 2002 privind aplicarea standardelor internaționale de contabilitate ⁽¹⁾, este necesar ca un comitet tehnic de contabilitate să pună la dispoziția Comisiei sprijinul și competența sa pentru evaluarea standardelor internaționale de contabilitate. Rolul acestui comitet tehnic de contabilitate este îndeplinit de Grupul consultativ european pentru raportarea financiară (EFRAG).
- (2) EFRAG a fost înființat în 2001 de organizații europene reprezentând emitenți, investitori și profesioniști din domeniul contabilității implicați în procesul de raportare financiară.
- (3) Ca urmare a reformelor structurii de guvernare a EFRAG, Consiliul de supraveghere al acestui organism include patru membri specializați în politici publice, selectați anume pe baza experienței lor în elaborarea de politici publice, la nivel național sau la nivel european. În confor-

mitate cu secțiunea 3.2 din appendicele 1 la statutul EFRAG, în vigoare de la 11 iunie 2009, Comisiei îi revine misiunea de a-i desemna pe membrii responsabili cu politicile publice. Membrii Consiliului de supraveghere al EFRAG sunt numiți de Adunarea generală a EFRAG.

- (4) În urma unei cereri publice de candidaturi ⁽²⁾, Comisia a selectat o candidatură în vederea desemnării unui membru responsabil cu politicile publice în cadrul Consiliului de supraveghere al EFRAG,

DECIDE:

Articol unic

Comisia îl desemnează pe domnul Pedro SOLBES în vederea numirii ca membru responsabil cu politicile publice în cadrul Consiliului de supraveghere al Grupului consultativ european pentru raportarea financiară.

Adoptată la Bruxelles, 13 iulie 2009.

Pentru Comisie
Charlie MCCREEVY
Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 243, 11.9.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO C 74, 28.3.2009, p. 61.

Prețul abonamentului în 2009
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 000 EUR pe an (*)
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	100 EUR pe lună (*)
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	700 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	70 EUR pe lună
Jurnalul Oficial al UE, seria C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	40 EUR pe lună
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	500 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	360 EUR pe an (= 30 EUR pe lună)
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

(*) Preț cu amănuntul:

- până la 32 de pagini: 6 EUR
- de la 33 la 64 de pagini: 12 EUR
- peste 64 de pagini: preț fixat după caz

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

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

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

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

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

Distribuire și abonamente

Publicațiile destinate vânzării, editate de Oficiul pentru Publicații Oficiale ale Comunităților Europene, pot fi procurate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

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

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

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