

Επίσημη Εφημερίδα L 182

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

52ο έτος
15 Ιουλίου 2009

Περιεχόμενα

I Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 617/2009 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με το άνοιγμα
αυτόνομης δασμολογικής ποσόστωσης για τις εισαγωγές βοείου κρέατος υψηλής ποιότητας 1

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 618/2009 της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τον καθορισμό των
κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 2

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 619/2009 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με την τροποποί-
ηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι
οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας ⁽¹⁾ 4

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 620/2009 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2009, όσον αφορά τη διαχείριση
δασμολογικής ποσόστωσης εισαγωγής για το βόειο κρέας υψηλής ποιότητας 25

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 621/2009 της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση
απαγόρευσης της αλιείας σκουμπριού στις ζώνες VI, VII, VIIa, VIIb, VIId και VIIe· στα ύδατα ΕΚ
της ζώνης Vb· στα διεθνή ύδατα των ζωνών IIa, XII και XIV από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας 31

- II Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Επιτροπή

2009/548/ΕΚ:

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Ιουνίου 2009, σχετικά με τον καθορισμό σχεδιάτυπου εθνικών σχεδίων δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια με βάση την οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2009) 5174] ⁽¹⁾ 33

2009/549/ΕΚ:

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με τον διορισμό μέλους για τη δημόσια πολιτική στο εποπτικό συμβούλιο της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας χρηματοοικονομικής αναφοράς 63



⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 617/2009 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 13ης Ιουλίου 2009

σχετικά με το άνοιγμα αυτόνομης δασμολογικής ποσόστωσης για τις εισαγωγές βοείου κρέατος υψηλής ποιότητας

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 133,

την πρόταση της Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Δεδομένου του κοινοτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη αρμονικών εμπορικών σχέσεων με τρίτες χώρες, θα πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις για το άνοιγμα αυτόνομης κοινοτικής δασμολογικής ποσόστωσης για την εισαγωγή 20 000 τόνων νωπού, διατηρημένου με απλή ψύξη ή κατεψυγμένου βοείου κρέατος υψηλής ποιότητας.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 144 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾, σε συνδυασμό με το άρθρο 4 του κανονισμού αυτού, ανοίγονται δασμολογικές ποσοστώσεις για τα προϊόντα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό τις οποίες διαχειρίζεται η Επιτροπή, σύμφωνα με λεπτομερείς κανόνες που θεσπίστηκαν δυνάμει της διαδικασίας του άρθρου 195 παράγραφος 2 του κανονισμού αυτού,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Ανοίγεται ετήσια κοινοτική δασμολογική ποσόστωση για την εισαγωγή 20 000 τόνων, εκφραζόμενων σε βάρος προϊόντος, με αύξοντα αριθμό 09.4449, βοείου κρέατος υψηλής ποιότητας νωπού, διατηρημένου με απλή ψύξη ή κατεψυγμένου των κωδικών ΣΟ 0201, 0202, 0206 10 95 και 0206 29 91.

2. Ο εισαγωγικός δασμός για την ποσόστωση η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 1 ανέρχεται σε 0 %.

3. Το έτος ποσόστωσης διαρκεί από την 1η Ιουλίου έως τις 30 Ιουνίου.

Άρθρο 2

Η Επιτροπή διαχειρίζεται τη δασμολογική ποσόστωση που αναφέρεται στο άρθρο 1, σύμφωνα με το άρθρο 144 και το άρθρο 195 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Αυγούστου 2009.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
E. ERLANDSSON

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 618/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Ιουλίου 2009

σχετικά με τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (Ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2200/96, (ΕΚ) αριθ. 2201/96 και (ΕΚ) αριθ. 1182/2007 του Συμβουλίου στον τομέα των οπωροκηπευτικών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 138 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XV μέρος Α, του εν λόγω κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 138 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1580/2007 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 15 Ιουλίου 2009.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2009.

Για την Επιτροπή

Jean-Luc DEMARTY

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 350 της 31.12.2007, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(EUR/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός των τρίτων χωρών ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
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
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⁾ Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1833/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 14.12.2006, σ. 19). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 619/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 2009

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και για την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, θεσπίστηκε κοινοτικός κατάλογος των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, ορισμένα κράτη μέλη διαβίβασαν στην Επιτροπή πληροφορίες χρήσιμες για την επικαιροποίηση του κοινοτικού καταλόγου. Σχετικές πληροφορίες κοινοποίησαν επίσης τρίτες χώρες. Με βάση αυτές τις πληροφορίες, πρέπει να ενημερωθεί ο κοινοτικός κατάλογος.
- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς είτε απευθείας είτε, όταν αυτό δεν ήταν εφικτό, μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, επισημαίνοντας τα ουσιαστικά πραγματικά περιστατικά και τον προβληματισμό που αποτελούν το υπόβαθρο για τη λήψη απόφασης σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας τους εντός της Κοινότητας ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς την ευκαιρία να συμβουλευθούν τα έγγραφα που είχαν διαβιβάσει τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να παρουσιάσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή εντός δέκα εργάσιμων ημερών, καθώς και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών που έχει συσταθεί με

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας⁽³⁾.

- (5) Η Επιτροπή και, σε ορισμένες περιπτώσεις, μερικά κράτη μέλη διαβουλευτήκαν με τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων.
- (6) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

Κοινοτικοί αερομεταφορείς

- (7) Σύμφωνα με πληροφορίες που απορρέουν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA σε αεροσκάφη ορισμένων κοινοτικών αερομεταφορέων, καθώς και από επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενεργήσαν οι εθνικές αρχές αεροπορίας σε συγκεκριμένους τομείς, ορισμένα κράτη μέλη έλαβαν μέτρα επιβολής. Ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με τα μέτρα αυτά: οι αρμόδιες αρχές της Ελλάδας γνωστοποίησαν ότι απέσυραν στις 8 Μαΐου 2009 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας EuroAir Ltd· οι αρμόδιες αρχές της Σουηδίας γνωστοποίησαν ότι απέσυραν στις 23 Ιανουαρίου 2009 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας Nordic Airways AB («Regional») και στις 31 Μαρτίου 2009 το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας Fly Excellence AB.

One-Two Go Airlines και Orient Thai Airlines

One Two Go Airlines

- (8) Στις 8 Απριλίου 2009, οι αρμόδιες αρχές της Ταϊλάνδης (Thai DCA) πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι ανακάλεσαν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας One Two Go. Μολονότι η εταιρεία One Two Go υπέβαλε ένσταση κατά της εντολής ανάκλησης, η Thai DCA επαναβεβαίωσε την εντολή αυτή στις 4 Μαΐου 2009.
- (9) Συνεπώς, λαμβανομένου υπόψη ότι ο αερομεταφορέας δεν διαθέτει πλέον πιστοποιητικό αερομεταφορέα και ότι επομένως η άδεια λειτουργίας του δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί έγκυρη, με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι η One Two Go δεν συνιστά πλέον «αερομεταφορέα» σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και άρα πρέπει να διαγραφεί από το παράρτημα Α.

⁽¹⁾ ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.

⁽²⁾ ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14.

⁽³⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

Orient Thai Airlines

- (10) Σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009 της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 2009, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας⁽¹⁾, η Thai DCA παρείχε στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με την αποτελεσματικότητα των διορθωτικών μέτρων που έλαβε η εταιρεία Orient Thai, καθώς και των μέτρων που έλαβε η Thai DCA προκειμένου να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων που είχαν διαπιστωθεί στο παρελθόν και είχαν οδηγήσει σε αναστολή των πτήσεων του αερομεταφορέα με το αεροσκάφος τύπου MD-80 για περίοδο 75 ημερών μέχρι τις 7 Οκτωβρίου 2008.
- (11) Η Επιτροπή κρίνει ότι, βάσει αυτών των πληροφοριών, δεν απαιτείται λήψη περαιτέρω μέτρων.

Αερομεταφορές της Ουκρανίας*Γενική εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων της Ουκρανίας*

- (12) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009, ομάδα Ευρωπαίων εμπειρογνομόνων επισκέφθηκε την Ουκρανία από τις 25 έως τις 29 Μαΐου 2009, προκειμένου να ελέγξει την κατάσταση υλοποίησης του σχεδίου μέτρων που είχαν υποβάλει οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας για να βελτιώσουν την εποπτεία τους και την κατάσταση των δύο αερομεταφορέων — Ukraine Cargo Airways και Ukrainian Mediterranean Airlines — ως προς την ασφάλεια πτήσεων, οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας. Επίσης, για να ελέγξει την άσκηση εποπτείας από την κρατική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας της Ουκρανίας, η ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ είχε συναντήσεις με δύο αερομεταφορείς, τις εταιρείες South Airlines και Khors Air Company, οι οποίες λειτουργούν εντός της Κοινότητας και έχουν υποβληθεί σε επιθεωρήσεις διαδρόμου στην Κοινότητα και σε άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC).
- (13) Η κρατική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας σημείωσε περιορισμένη πρόοδο στην υλοποίηση του σχεδίου μέτρων. Όλα τα μέτρα (12/12), τα οποία είχε καθορίσει η κρατική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας στο σχέδιο μέτρων της που υπέβαλε στις 31 Μαΐου 2008 για να βελτιώσει την άσκηση της εποπτείας, μέχρι στιγμής παραμένουν ανεκπλήρωτα. Καμία πιστοποίηση δεν έχει πραγματοποιηθεί με βάση τις απαιτήσεις που είχε αναγγείλει η κρατική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, δεν έχει θεσπισθεί σχετική νομοθεσία και τα διορθωτικά μέτρα δεν θα έχουν ολοκληρωθεί τουλάχιστον πριν από τον Ιούλιο του 2011, ενώ η υλοποίηση ορισμένων μέτρων έχει μετατεθεί για το 2015.
- (14) Η υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων συνδέεται άμεσα με την πολυπλοκότητα του νομικού συστήματος της Ουκρανίας, το οποίο δεν ορίζει με σαφήνεια ποια πρότυπα χρησιμοποιούνται για την έγκριση αεροσκαφών και αερομεταφορέων και εάν όντως είναι σύμφωνα με τα παραρτήματα της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε σε συναντήσεις με τους τέσσερις αερομεταφορείς.

- (15) Επίσης, στην έκθεση της επίσκεψης αναφέρεται ότι οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας δεν διαθέτουν επαρκές ειδικευμένο προσωπικό για να εποπτεύουν τους 74 κατόχους πιστοποιητικού αερομεταφορέα (αξιοπλοία και πτητικές δραστηριότητες). Δεν κατέστη δυνατόν να αποδειχθεί πλήρως η εφαρμογή των δραστηριοτήτων συνεχούς εποπτείας, ούτε να διευκρινιστούν τα θέματα αυτά από τις παρατηρήσεις των αρμοδίων αρχών της Ουκρανίας μετά την επίσκεψη. Επίσης, μετά από προσεκτική εξέταση του συστήματος χορήγησης πιστοποιητικού αερομεταφορέα από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας, αποδείχθηκε ότι το σύστημα αυτό δεν προβλέπει σαφή καθορισμό των κανονισμών/προτύπων για την πιστοποίηση, ούτε ποια αεροσκάφη ακριβώς έχουν αδειοδοτηθεί και πόσες είναι αυτές οι αδειοδοτήσεις.

- (16) Οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας υπέβαλαν παρατηρήσεις, οι οποίες όμως δεν ήταν αρκετές για να ανατραπούν τα ευρήματα που προέκυψαν από την επίσκεψη. Τα διάφορα διορθωτικά μέτρα που έχουν εξαγγελίσει οι εν λόγω αρχές πρέπει να παρακολουθούνται από κοντά και να αξιολογούνται τακτικά με βάση επίσης τα αποτελέσματα του ελέγχου ICAO USOAP που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2008. Μετά την επίσκεψη, επίσης, οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας υπέβαλαν νέο σχέδιο διορθωτικών μέτρων, η υλοποίηση του οποίου εξαρτάται από την θέσπιση νέου νόμου περί αερομεταφορών στην Ουκρανία που προγραμματίζεται για το 2010. Επομένως, η θέσπιση των διαφόρων κανόνων εφαρμογής δεν θα έχει ολοκληρωθεί πριν το δεύτερο εξάμηνο του 2011 για την πτητική εκμετάλλευση και πριν τα τέλη του 2012 για την αδειοδότηση ιπτάμενων πληρωμάτων και πριν τα τέλη του 2015 για τη διαρκή αξιοπλοία.

- (17) Με βάση τα αποτελέσματα της επίσκεψης και τις παρουσιάσεις κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών την 1η Ιουλίου 2009, η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί από κοντά την υλοποίηση των μέτρων αυτών και θα συνεργασθεί με τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας για να τις συνδράμει στη βελτίωση των εποπτικών καθηκόντων τους και στην αντιμετώπιση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, μέσω της κατά προτεραιότητα εκτέλεσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου στα αεροσκάφη των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στην Ουκρανία δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008 της Επιτροπής⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009, ο αερομεταφορέας κλήθηκε να διαβιβάσει κάθε σχετική πληροφορία, καθώς και τα διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων. Οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας διαβίβασαν διευκρινιστικές πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν για το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας. Η Motor Sich υπέβαλε στις 4 Ιουνίου 2009 έγγραφο, δηλώνοντας ότι πραγματοποίησε ανάλυση των βαθύτερων αιτιών και εκπόνησε διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων. Η εν λόγω ανάλυση

⁽¹⁾ ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 16.⁽²⁾ ΕΕ L 109 της 19.4.2008, σ. 7.

και τα διορθωτικά μέτρα εγκρίθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας. Επίσης, η εταιρεία απέστειλε στις 15 Ιουνίου αλληλογραφία με τα διορθωτικά μέτρα προς τις αρμόδιες αρχές της Γαλλίας, οι οποίες είχαν πραγματοποιήσει επιθεώρηση⁽¹⁾ του αεροσκάφους AN-12 (UR-11819). Σύμφωνα με το σχέδιο διορθωτικών μέτρων, τα εγχειρίδια και η τεκμηρίωση της εταιρείας (εγχειρίδιο λειτουργίας και εγχειρίδιο πτήσης) έχουν τροποποιηθεί ώστε να καταστούν σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ και να γίνεται ορθή προετοιμασία των πτήσεων.

(19) Ωστόσο, η εκπαίδευση χειριστών και πληρωμάτων με σκοπό την αποτελεσματική εφαρμογή των αναθεωρημένων εγχειριδίων και διαδικασιών δεν είναι επαρκής για να εξασφαλισθεί κατάλληλη κάλυψη των εκτεταμένων αλλαγών. Ακόμη, η Επιτροπή δεν έχει λάβει καμία πληροφορία από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας με την οποία επαληθεύεται η κατάσταση εφαρμογής και η αποτελεσματική ολοκλήρωση όλων αυτών των μέτρων για την οριστική επίλυση των προβλημάτων ασφάλειας πτήσεων που έχουν διαπιστωθεί.

(20) Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτά και με βάση τα κοινά κριτήρια, η Επιτροπή κρίνει ότι, προς το παρόν, η εταιρεία Motor Sich δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια ασφάλειας και ότι επομένως πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Α.

Ukraine Cargo Airways

(21) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009, ο αερομεταφορέας ελέγχθηκε από ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ στις 27 Μαΐου 2009. Στην έκθεση του ελέγχου αναφέρεται ότι ο στόλος της Ukraine Cargo Airways (UCA) έχει μειωθεί αισθητά μέσα σε ένα χρόνο, από 20 αεροσκάφη στις αρχές του 2008 (δέκα IL-76, τρία AN-12, τρία AN-26, τρία MIL-8 ελικόπτερα και ένα Tupolev Tu-134) σε 4 αεροσκάφη την ημερομηνία του ελέγχου (δύο IL-76, ένα AN-12 και ένα AN-26). Από τα 4 αεροσκάφη που αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα, μόνον ένα αεροσκάφος, είναι αξιόπλοο ένα IL-76 (UR-UCC), ενώ έχουν ληξει τα πιστοποιητικά αξιοπλοίας των υπόλοιπων τριών που αναφέρονται στο πιστοποιητικό. Ο αερομεταφορέας δήλωσε ότι όλα τα υπόλοιπα αεροσκάφη δεν είναι πλέον αξιόπλοα και ότι δεν χρησιμοποιούνται κατά κανένα τρόπο.

(22) Σύμφωνα με την έκθεση, η UCA έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο στην υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων που είχε υποβάλει στην Επιτροπή την 1η Απριλίου 2008. Από τα 22 μέτρα που είχαν προγραμματισθεί, αναφέρεται ότι 19 έχουν ολοκληρωθεί και περατωθεί. Η πολιτική και η τεκμηρίωση όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων αναθεωρήθηκαν και βελτιώθηκαν. Δημιουργήθηκε εσωτερική διεύθυνση επιθεώρησης της ασφάλειας πτήσεων. Η τεχνική κατάσταση των αεροσκαφών βελτιώθηκε. Οι διαδικασίες εκπαίδευσης των πληρωμάτων αναθεωρήθηκαν και βελτιώθηκαν. Ωστόσο, δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη 3 μέτρα που είχαν προταθεί στο σχέδιο δράσης, το δε πιο προβληματικό είναι ότι τα αεροσκάφη IL-76, AN-12 και AN-26 δεν έχουν εξοπλισθεί με μάσκες ταχείας παροχής οξυγόνου για πτήσεις άνω ορισμένου ύψους, όπως απαιτεί η ΔΟΠΑ.

(23) Στην έκθεση επισημαίνονται επίσης σημαντικές ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων στα πεδία της πτητικής εκμετάλλευσης, της εκπαίδευσης και του ελέγχου, της διαρκούς αξιοπλοίας και της συντήρησης. Επίσης, το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας είναι ελλιπές, καθώς δεν εξασφαλίζεται ότι τα ευρήματα που προέκυψαν από εσωτερικό έλεγχο ή από τις

αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας δεν έχουν αντιμετωπισθεί και δεν έχουν ελεγχθεί πριν την περάτωσή τους, ούτε εξασφαλίζεται συστηματική ανάλυση των ελλείψεων. Τα ευρήματα εγείρουν αμφιβολίες ως προς τη βιωσιμότητα των διορθωτικών μέτρων που έλαβε η εταιρεία μετά την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας.

(24) Η εταιρεία κλήθηκε να υποβάλει παρατηρήσεις. Η UCA διαβίβασε στις 10 Ιουνίου τεκμηρίωση σχετική με τα ευρήματα που προέκυψαν από τον έλεγχο. Από τα 16 νέα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά τον έλεγχο, ένα ήταν πράγματι δυνατόν να θεωρηθεί λήξαν μετά την εξέταση της τεκμηρίωσης της εταιρείας. Για 2 προβλήματα που αφορούν το εγχειρίδιο επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και το πιστοποιητικό αερομεταφορέα, η εταιρεία επεσήμανε ότι έχει υποβάλει προς έγκριση στις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας τις αλλαγές στο εγχειρίδιο επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και ζήτησε περιορισμό του ύψους πτήσης στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα για τα αεροσκάφη της AN-12 (UR-UCN) και AN-26 (UR-UDM).

(25) Η Επιτροπή δεν έχει λάβει καμία πληροφορία σχετικά με την έγκριση των αλλαγών (περιορισμών) που ζήτησε η εταιρεία. Επίσης, ο αερομεταφορέας ζήτησε ακρόαση και έκανε παρουσιάσεις στην Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών την 1η Ιουλίου, όπου επεσήμανε ότι, από τα 51 συνολικά διορθωτικά μέτρα, τα 15 πρέπει να έχουν υλοποιηθεί μέχρι τα τέλη Αυγούστου 2009, οπότε οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας θα πραγματοποιήσουν έλεγχο. Η Επιτροπή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να ελέγξει την υλοποίηση των διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα.

(26) Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτά, η Επιτροπή κρίνει ότι, με βάση τα κοινά κριτήρια, η εταιρεία Motor Sich, προς το παρόν, δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια ασφάλειας και ότι επομένως πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Α.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) Μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 298/2009, ο αερομεταφορέας ελέγχθηκε από ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ στις 28 Μαΐου 2009. Στην έκθεση του ελέγχου αναφέρεται ότι η UMAir έχει βελτιώσει σημαντικά το σύστημα που εφαρμόζει για την τεκμηρίωση, το οποίο έχει αναθεωρηθεί εξ ολοκλήρου. Δημιουργήθηκε διεύθυνση ασφάλειας πτήσεων και ορίστηκε κέντρο επαφών για τις επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του SAFA. Επίσης αναθεωρήθηκαν και βελτιώθηκαν οι διαδικασίες εκπαίδευσης. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι η UMAir ισχυρίζεται ότι ολοκληρώθηκε η υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, μετά τη διενέργεια ελέγχου από τις αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας, από την εξέταση ορισμένων διορθωτικών μέτρων από την ομάδα εμπειρογνομόνων φαίνεται ότι ορισμένα προβλήματα παραμένουν: τα διορθωτικά μέτρα που έλαβε η UMAir για το φύλλο φορτωτικής/δείκτη πτητικής λειτουργίας δεν φαίνεται να εφαρμόζονται αποτελεσματικά σε όλους τους τύπους αεροσκαφών που αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας. Ορισμένα διορθωτικά μέτρα για ελλείψεις που είχαν διαπιστωθεί κατά τη διάρκεια επιθεώρησης στο πλαίσιο του SAFA δεν εφαρμόζονται συστηματικά, γεγονός που ισχύει και για τα αίτια των ελλείψεων αυτών (διαρροή καυσίμου από κινητήρα, κοχλίες που λείπουν, περιορισμός επιδόσεων στον πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού, κ.λπ.).

(1) DGAC/F-2008-564

(28) Επίσης, σημαντικά προβλήματα ασφάλειας παρατηρήθηκαν στο πεδίο των πτητικών δραστηριοτήτων και διαρκούς αξιοπλοίας, συντήρησης και μηχανολογίας: δεν καθορίζεται ποια είναι η συγκεκριμένη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει το ιπτάμενο πλήρωμα της UMAir σε περίπτωση βλάβης (έκπτωσης) κινητήρα κατά την πτήση και στο εγχειρίδιο λειτουργίας λείπει η διαδικασία για τη δήλωση επείγουσας ανάγκης σε περίπτωση που κατά την πτήση τα αναμενόμενα/υπολογιζόμενα καύσιμα κατά την προσγείωση δεν είναι καν τα ελάχιστα. Ακόμη, δεν προσκομίσθηκαν αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμόρφωση ενός αεροσκάφους (UR-CFF) και του κινητήρα του με τις οδηγίες αξιοπλοίας, διαπιστώθηκαν διάφορα προβλήματα στα αεροσκάφη τύπου DC-9 και MD 83 και δεν εφαρμόζονται οι κανόνες του προγράμματος για την πρόληψη της διάβρωσης και του προγράμματος ελέγχου (CPCP, διάγνωση επιπέδου διάβρωσης και κανόνες αναφοράς). Όσον αφορά το σύστημα ποιότητας του αερομεταφορέα, η ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ διαπιστώνει στην έκθεσή της ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορούσε να αποδείξει ότι ελέγχονται σε τακτική βάση όλες οι πτυχές των διαδικασιών συντήρησης και πτητικών δραστηριοτήτων στα μέτρα που εφαρμόζονται δεν λαμβάνεται πάντοτε υπόψη το βαθύτερο αίτιο και δεν υπάρχει γενικό σύστημα ελέγχου των συνεχιζόμενων προβλημάτων (εσωτερικοί και εξωτερικοί έλεγχοι και ευρήματα της κρατικής υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας της Ουκρανίας).

(29) Η εταιρεία κλήθηκε να υποβάλει παρατηρήσεις. Η UMAir υπέβαλε σχέδιο διορθωτικών μέτρων, το οποίο ενέκριναν οι αρμόδιες αρχές της Ουκρανίας στη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών την 1η Ιουλίου 2009. Το σχέδιο διορθωτικών μέτρων καταρτίστηκε για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα στην ασφάλεια πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά την επίσκεψη. Ωστόσο, η παρουσίαση του αερομεταφορέα δεν επέτρεψε επίλυση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την επίσκεψη, ιδίως στο θέμα της διαρκούς αξιοπλοίας. Η Επιτροπή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να ελέγξει την υλοποίηση των διορθωτικών μέτρων από τον αερομεταφορέα.

(30) Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτά, η Επιτροπή κρίνει ότι, με βάση τα κοινά κριτήρια, η εταιρεία, προς το παρόν, δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια ασφάλειας και ότι επομένως πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορές της Δημοκρατίας του Καζακστάν

(31) Υπάρχουν σαφή αποδεικτικά στοιχεία για ελλιπή ικανότητα της αρμόδιας αρχής για την εποπτεία ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν να εφαρμόζει και να επιβάλλει τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, όπως αποδείχθηκε από τα αποτελέσματα του ελέγχου που διεξήγαγε η ΔΟΠΑ στο πλαίσιο του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP).

(32) Με βάση τον έλεγχο USOAP που πραγματοποιήθηκε στο Καζακστάν τον Απρίλιο του 2009, η ΔΟΠΑ κοινοποίησε σε όλες τις χώρες μέλη της σύμβασης του Σικάγου ότι υπάρχουν σοβαρά προβλήματα ασφάλειας όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων και

των αεροσκαφών που έχουν νηολογηθεί στο Καζακστάν, από τα οποία το ένα αφορά την πτητική εκμετάλλευση⁽¹⁾ και το άλλο την αξιοπλοία⁽²⁾, καθώς στη διαδικασία πιστοποίησης που ακολουθείται στο Καζακστάν για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα δεν εφαρμόζονται όλες οι ισχύουσες διατάξεις του παραρτήματος 6 της ΔΟΠΑ. Τα περισσότερα πιστοποιητικά αερομεταφορέα έχουν εκδοθεί χωρίς τη συμμετοχή ειδικευμένου επιθεωρητή αξιοπλοίας. Συγκεκριμένα, δεν εξετάζονται κατά τη διαδικασία πιστοποίησης τα εξής: υποβολή προγραμμάτων συντήρησης, εξέταση των καταλόγων ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), οι απαιτήσεις συνεχούς αξιοπλοίας για την έκδοση εγκρίσεων ειδικών επιχειρήσεων όπως οι πτήσεις μεγάλων αποστάσεων δικινητήριων αεροπλάνων (ETOPS) και πτητικές λειτουργίες της κατηγορίας III. Επίσης, τα περισσότερα πιστοποιητικά αξιοπλοίας έχουν εκδοθεί χωρίς τεχνική επιθεώρηση και δεν πραγματοποιούνται περιοδικές επιθεωρήσεις των αεροσκαφών από τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν. Τα σχέδια διορθωτικών μέτρων που πρότειναν οι εν λόγω αρχές δεν έγιναν δεκτά από τη ΔΟΠΑ, διότι δεν περιλάμβαναν συγκεκριμένες ημερομηνίες εφαρμογής των άμεσων διορθωτικών μέτρων αντιμετώπισης αυτών των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας.

(33) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τα δύο σοβαρά προβλήματα ασφάλειας που δημοσιεύθηκαν μετά την επίσκεψη της ΔΟΠΑ και τις εκθέσεις SAFA, άρχισε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του Καζακστάν, κατά τη διάρκεια των οποίων εξέφρασε σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί στη χώρα και ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με τα μέτρα που έχουν λάβει οι αρμόδιες αρχές για να αντιμετωπισθούν οι ανεπάρκειες με βάση τα ευρήματα της ΔΟΠΑ και τα ευρήματα SAFA.

(34) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν υπέβαλαν τεκμηρίωση από τις 5 έως τις 29 Ιουνίου και έκαναν παρουσίαση στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 30 Ιουνίου 2009. Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών κατά την παρουσίασή τους στις 30 Ιουνίου 2009 ότι κατάρτισαν σχέδιο διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που ανέφερε η ΔΟΠΑ και ότι άρχισαν τα πρώτα βήματα υλοποίησής του, ώστε να καταστεί δυνατή η επίτευξη συμμόρφωσης με όλες τις απαιτήσεις ασφάλειας της ΔΟΠΑ πιθανόν έως τον Ιούνιο του 2010. Όσον αφορά τα δύο σοβαρά προβλήματα που δημοσίευσε η ΔΟΠΑ, η επίλυσή τους δεν αναμένεται πριν από τον Δεκέμβριο του 2009. Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι θα υποβάλλουν έκθεση ανά τετράμηνο για την κατάσταση υλοποίησης των διορθωτικών μέτρων που πρότεινε η ΔΟΠΑ.

(35) Επίσης, οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν διευκρίνισαν ότι έχουν εκδώσει συνολικά 69 πιστοποιητικά αερομεταφορέα και ότι την 1η Απριλίου 2009 έλαβαν μέτρα για την αναστολή ή την ανάκληση 11 εξ αυτών. Ωστόσο, υπάρχει αβεβαιότητα ως προς την υλοποίηση των μέτρων λόγω των σοβαρών ανησυχιών της ΔΟΠΑ, καθώς η αναστολή/ανάκληση πιστοποιητικών που ανέφεραν οι αρμόδιες αρχές

(1) Έγγραφο ΔΟΠΑ OPS/01.

(2) Έγγραφο ΔΟΠΑ AIR/01.

του Καζακστάν χρονολογείται πριν τον έλεγχο USOAP της ΔΟΠΑ, δεν προσκομίστηκαν αποδεικτικά στοιχεία για την ανάκληση των πιστοποιητικών και ορισμένα, τα οποία είχαν δηλωθεί ως ανακληθέντα την 1η Απριλίου 2009, αναφέρθηκαν την 1η Ιουνίου 2009 ως έγκυρα. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν αναγνώρισαν ότι η ισχύουσα νομοθεσία του Καζακστάν επιτρέπει την ταυτόχρονη εκμετάλλευση αεροσκαφών από περισσότερους του ενός αερομεταφορείς, με αποτέλεσμα να μην είναι σαφές ποια εταιρεία είναι υπεύθυνη για την αξιοπλοία και την εκμετάλλευση των αεροσκαφών αυτών.

- (36) Η Berkut State Airline που έχει πιστοποιηθεί στο Καζακστάν ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης, ο αερομεταφορέας δεν υπέβαλε αναλυτικό σχέδιο διορθωτικών μέτρων, το οποίο να εξασφαλίζει συμμόρφωση με τα πρότυπα ασφαλείας και να αίρει κάθε σύγκυση με τον αερομεταφορέα BEK Air, πρώην Berkut Air που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Α από τον Απρίλιο του 2009. Η Berkut State Airline επεσήμανε επίσης ότι πρόκειται να εγκαταλείψει τις εμπορικές δραστηριότητες και την εκμετάλλευση παλαιών αεροσκαφών.
- (37) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν δεν προσκόμισαν καμία πληροφορία για τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα που διέθετε η εταιρεία BEK Air, πρώην Berkut Air, και για την υλοποίηση οιαδήποτε διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στην ασφαλεία πτήσεων, εξαιτίας των οποίων ο εν λόγω αερομεταφορέας περιλήφθηκε στο παράρτημα Α τον Απρίλιο του 2009, και δεν υπέβαλαν αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουν επιβληθεί κάποια μέτρα στον συγκεκριμένο αερομεταφορέα.
- (38) Οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν ενημέρωσαν την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι υπάρχει και τρίτος αερομεταφορέας με την ονομασία Berkut KZ, δεν διαβίβασαν όμως πληροφορίες σχετικά με το πιστοποιητικό της εταιρείας αυτής.
- (39) Η εταιρεία SCAT που έχει πιστοποιηθεί στο Καζακστάν ζήτησε καθυστερημένα ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης, ο αερομεταφορέας αναγνώρισε ότι ορισμένα αεροσκάφη του, όπως το Yak 42 με σήμα νηολόγησης UP-Y4210, τα εκμεταλλεύονται και άλλοι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν, με αποτέλεσμα να μην είναι γνωστός με σαφήνεια ο αερομεταφορέας που είναι υπεύθυνος για την αξιοπλοία και την εκμετάλλευση των αεροσκαφών αυτών. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας και οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν δεν προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία για τη διαρκή αξιοπλοία και τη συντήρηση των αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-522 και B-757-204 που είναι νηολογημένα στη Λιθουανία (σήματα νηολόγησης: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB και LY-FLG) σύμφωνα με τα ισχύοντα ευρωπαϊκά πρότυπα.

- (40) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες που καταβάλλονται στο Καζακστάν για τη μεταρρύθμιση του συστήματος πολιτικής αεροπορίας και τα πρώτα βήματα που έχουν γίνει για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα ασφαλείας που έχει αναφέρει η ΔΟΠΑ. Ωστόσο, με βάση τα κοινά κριτήρια, ενόσω εκκρεμεί η ουσιαστική υλοποίηση ενδεδειγμένων διορθωτικών μέτρων για την αποκατάσταση των σημαντικών προβλημάτων που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ, κρίνεται ότι οι αρμόδιες αρχές του Καζακστάν, προς το παρόν, δεν μπορούν να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας σε όλους αερομεταφορείς που είναι υπό τη δικαιοδοσία τους. Συνεπώς, πρέπει να επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας σε όλους τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο Καζακστάν και να περιληφθούν επομένως στο παράρτημα Α, εξαιρουμένης της εταιρείας Air Astana.

Air Astana

- (41) Η εταιρεία Air Astana που έχει πιστοποιηθεί στο Καζακστάν ζήτησε ακρόαση από την Επιτροπή και την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης, ο αερομεταφορέας υπέβαλε διεξοδική σειρά διορθωτικών μέτρων με ανάλυση των βαθύτερων αιτιών των πολυαριθμών προβλημάτων ασφαλείας που διαπιστώθηκαν από τη Γερμανία⁽¹⁾, τις Κάτω Χώρες⁽²⁾, το Ηνωμένο Βασίλειο⁽³⁾ και άλλες χώρες μέλη της ECAC⁽⁴⁾ κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Όσον αφορά την κατάσταση της ασφαλείας του στόλου της, όλα τα αεροσκάφη που αναγράφονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας είναι νηολογημένα εκτός του Καζακστάν (Αρούμπα). Οι αρμόδιες αρχές της Αρούμπα είναι οι υπεύθυνες αρχές για την εποπτεία των αεροσκαφών του στόλου της Air Astana σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων 1 και 8 της σύμβασης του Σικάγου, καθώς και σύμφωνα με το παράρτημα 6 για τα θέματα διαρκούς αξιοπλοίας.
- (42) Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή δεν κρίνει αναγκαίο να περιληφθεί η εταιρεία Air Astana στο παράρτημα Α. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων των πρόσφατων επιθεωρήσεων διαδρόμου⁽⁵⁾ που πραγματοποιήθηκαν σε κοινοτικούς αερολιμένες στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA, όπως και της δέσμευσης των κρατών μελών να αυξήσουν τον αριθμό επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη της Air Astana που εκτελούν πτήσεις εντός της Κοινότητας, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να καθιερωθεί ειδική επιτήρηση των δραστηριοτήτων της Air Astana εντός της Κοινότητας υπό αυστηρούς όρους και συνεπώς οι δραστηριότητές της πρέπει να περιορισθούν αυστηρά στο παρόν επίπεδο τους και στα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας σήμερα. Κατά συνέπεια, με βάση τα κοινά κριτήρια, και υπό αυτούς τους όρους, ο εν λόγω αερομεταφορέας πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Β.

(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.

Αερομεταφορές της Ζάμπιας

- (43) Μετά την αναστολή των πτητικών δραστηριοτήτων του εθνικού αερομεταφορέα της Ζάμπιας, της *Zambian Airways*, τον Ιανουάριο του 2009 και τη δημοσίευση σημαντικού προβλήματος στην ασφάλεια πτήσεων από τη ΔΟΠΑ το Φεβρουάριο του 2009 μετά τον έλεγχο *USOAP* των πτητικών λειτουργιών αεροσκαφών, της πιστοποίησης και της εποπτείας που ασκεί η αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ζάμπιας, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τις εν λόγω αρχές τον Απρίλιο του 2009 για να ελέγξει την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων για την αποκατάσταση του εν λόγω προβλήματος ασφαλείας. Το σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας έγκειται στο γεγονός ότι η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΠΑ) της Ζάμπιας έχει χορηγήσει είκοσι μία αδειοδοτήσεις σε εμπορικούς αερομεταφορείς, σε ορισμένες δε από αυτές περιλαμβάνεται η άδεια εκτέλεσης διεθνών πτήσεων. Οι εν λόγω αδειοδοτήσεις αφορούν περισσότερο οικονομικά θέματα και όχι θέματα ασφαλείας. Οι κάτοχοι αυτών των αδειών εκτελούν διεθνείς πτήσεις, παρά το γεγονός ότι δεν διενεργήθηκαν οι επιθεωρήσεις πτητικών δραστηριοτήτων και αξιοπλοΐας που έπρεπε να πραγματοποιηθούν πριν την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Επιπλέον, στις εκθέσεις των περιοδικών επιθεωρήσεων της ΔΠΑ διαπιστώνονται προβλήματα ασφαλείας, χωρίς να αναφέρεται τίποτε για την επίλυσή τους.
- (44) Στις πληροφορίες που διαβίβασαν οι αρχές της Ζάμπιας το Μάιο του 2009 δεν υπάρχουν στοιχεία για την άμεση λήψη των διορθωτικών μέτρων που ήταν απαραίτητα για την επίλυση των σημαντικών προβλημάτων που έχει διαπιστώσει η ΔΟΠΑ. Συγκεκριμένα, δεν παρουσιάζεται κανένα σχέδιο ή διαδικασία πιστοποίησης, ούτε κανόνες ή κανονισμοί για την εφαρμογή των απαιτήσεων της ΔΟΠΑ για την πιστοποίηση που περιέχει το παράρτημα 6 της σύμβασης του Σικάγου. Επίσης, δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για περιορισμούς των «αδειοδοτήσεων» της Ζάμπιας, ούτε τεκμηρίωση για την υποστήριξη της διαδικασίας πιστοποίησης που απαιτείται σύμφωνα με το παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ.
- (45) Οι αρμόδιες αρχές της Ζάμπιας διαβίβασαν συμπληρωματικά έγγραφα την 1η Ιουνίου 2009, στα οποία δεν αποδεικνύεται ότι το πιστοποιητικό αερομεταφορέα που εκδόθηκε στις 29 Μαΐου 2009 (Ζ/ΑΟC/001/2009) της εταιρείας *Zambezi Airlines*, η οποία έχει πιστοποιηθεί στη Ζάμπια, είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις της ΔΟΠΑ και ότι έχει αντιμετωπισθεί το πρόβλημα ασφαλείας. Το πρόβλημα ασφαλείας που διαπίστωσε η ΔΟΠΑ παραμένει μέχρι σήμερα.
- (46) Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτά και λόγω του ενδεχόμενου κινδύνου να συνεχισθεί η κατάσταση αυτή στην ασφάλεια πτήσεων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Ζάμπια και τους επιτρέπεται να εκτελούν διεθνείς πτήσεις, η Επιτροπή κρίνει ότι, με βάση τα κοινά κριτήρια, όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Ζάμπια πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.

Αερομεταφορές της Δημοκρατίας της Ινδονησίας

- (47) Η γενική διεύθυνση πολιτικής αεροπορίας της Ινδονησίας (DGCA) διαβίβασε στην Επιτροπή αποδεικτικά στοιχεία ότι χορήγησαν στις εταιρείες *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* και *Ekspres Transportasi Antarbenua* (γνωστή εμπορικά ως *Premiair*) στις 10 Ιουνίου 2009

νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα με βάση τους νέους κανονισμούς ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας (CASR) της Ινδονησίας. Συγκεκριμένα, χορηγήθηκαν στις εταιρείες *Garuda* και *Airfast* νέα πιστοποιητικά αερομεταφορέα διετούς διάρκειας, μετά από πλήρη έλεγχο και νέα διαδικασία πιστοποίησης. Η *Mandala* και η *Premi Air* υποβλήθηκαν σε έλεγχο μόνον σε ό,τι αφορά τις νέες απαιτήσεις βάσει των νέων CASR.

- (48) Μετά από σχετικό αίτημα της DGCA της Ινδονησίας, ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΚ πραγματοποίησε έλεγχο στην Ινδονησία από τις 15 έως τις 18 Ιουνίου 2009, προκειμένου να ελέγξει εάν σήμερα διεξάγονται πλήρως οι εποπτικές δραστηριότητες και εάν το σύστημα των εποπτικών δραστηριοτήτων έχει βελτιωθεί ώστε η DGCA να είναι σε θέση να παρακολουθεί τις ινδονησιακές αεροπορικές εταιρείες. Στο πλαίσιο αυτό, ελέγχθηκαν επίσης δύο αερομεταφορείς (*Mandala Airlines* και *Premi Air*), ώστε να επαληθευθεί εάν η DGCA της Ινδονησίας είναι σε θέση να εξασφαλίσει την εποπτεία ασφαλείας πτήσεων σύμφωνα με τα σχετικά πρότυπα (νέοι CASR).
- (49) Ο έλεγχος έδειξε ότι το παρόν επίπεδο εποπτείας της DGCA στους τέσσερις αερομεταφορείς που προαναφέρθηκαν, σε συνδυασμό με τη νέα πιστοποίησή τους, εξασφαλίζει συμμόρφωση με τις νέες απαιτήσεις και μπορεί να κριθεί ως κατάλληλο. Το εποπτικό σύστημα βελτιώθηκε και επιτρέπει κατάλληλη παρακολούθηση των αερομεταφορέων της Ινδονησίας από την DGCA. Η DGCA έχει αναπτύξει σύστημα για την αποτελεσματική διαχείριση των πληροφοριών που προκύπτουν από τις δραστηριότητες επιτήρησης και, άρα, για το χρονοδιάγραμμα και την καταληκτική ημερομηνία αντιμετώπισης προβλημάτων, καθώς και για κάθε παράταση που χορηγεί η DGCA.
- (50) Επιπλέον, οι διαφορές με το παράρτημα 6 της σύμβασης του Σικάγου, οι οποίες είχαν επισημανθεί από τη DGCA στη ΔΟΠΑ στις 20 Φεβρουαρίου 2009 και ήταν δυνατόν να έχουν δυσμενείς συνέπειες στην ασφάλεια των πτητικών δραστηριοτήτων των αεροπορικών εταιρειών της Ινδονησίας, αποσύρθηκαν στις 25 Μαρτίου 2009. Μετά από τεχνική εξέταση από την DGCA, απεστάλη νέα κοινοποίηση στη ΔΟΠΑ για περιορισμένες διαφορές στις 28 Μαΐου 2009. Ως εκ τούτου, τα πρότυπα της ΔΟΠΑ θα επιβληθούν στις αεροπορικές εταιρείες της Ινδονησίας από τις 30 Νοεμβρίου 2009; ωστόσο, αυτά τα πρότυπα που υιοθετήθηκαν πρόσφατα εφαρμόζονται ήδη στις εταιρείες *Garuda*, *Mandala*, *Premiair* και *Airfast* από τις 10 Ιουνίου 2009 — ημερομηνία έκδοσης των νέων πιστοποιητικών τους.
- (51) Η DGCA ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009. Η DGCA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι το αεροσκάφος τύπου *Embraer EMB-120* με σήμα νηολόγησης *PK-RJC* που εκμεταλλεύεται η *Premi Air* δεν είναι προς το παρόν εξοπλισμένο με προειδοποιητικό σύστημα αποφυγής ενάερας σύγκρουσης (TCAS), όπως απαιτούν οι νέοι CASR, και ότι η εγκατάστασή του θα ολοκληρωθεί στις 30 Νοεμβρίου 2009. Η εν λόγω πληροφορία αναφέρεται ρητά στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας, όπως αποδεικνύεται στην έκθεση της ομάδας των Ευρωπαίων εμπειρογνομόνων.

- (52) Με βάση τα κοινά κριτήρια, εκτιμάται ότι το τρέχον επίπεδο αποτελεσματικότητας των εποπτικών δραστηριοτήτων της DGCA επιτρέπει κατάλληλη εφαρμογή και τήρηση των σχετικών προτύπων ασφαλείας πτήσεων από τους τέσσερις αερομεταφορείς που υποβλήθηκαν σε νέα διαδικασία πιστοποίησης: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines και Ekspres Transportasi Antarbenua (με την εμπορική ονομασία Premiair). Συνεπώς, αυτές οι τέσσερις εταιρείες πρέπει να αφαιρεθούν από το παράρτημα Α. Όλοι οι υπόλοιποι αερομεταφορείς της Ινδονησίας πρέπει προς το παρόν να παραμείνουν στο παράρτημα Α. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με τις αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας μετά την εκ νέου πιστοποίηση των υπολοίπων εταιρειών της χώρας.
- (53) Οι αρμόδιες αρχές της Ινδονησίας διαβίβασαν επίσης στην Επιτροπή ενημερωμένο κατάλογο των αερομεταφορέων που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα. Οι επί του παρόντος πιστοποιημένοι στην Ινδονησία αερομεταφορείς, πέραν των τεσσάρων που προαναφέρθηκαν, είναι οι εξής: 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 Pudjastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport και Eastindo. Ο κοινοτικός κατάλογος πρέπει να ενημερωθεί αναλόγως και οι αερομεταφορείς αυτοί να περιληφθούν στο παράρτημα Α.
- Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας της Αγκόλας**
- TAAG Angola Airlines*
- (54) Οι αρμόδιες αρχές της Αγκόλας (INAVIC) ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι χορηγήθηκε στον αερομεταφορέα TAAG Angola Airlines νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανονισμούς ασφαλείας της αεροπορίας της Αγκόλας (AASR) στις 28 Μαΐου 2009, μετά από διαδικασία πλήρους νέας πιστοποίησης.
- (55) Με βάση αίτημα των αρμοδίων αρχών της Αγκόλας (INAVIC) και της εταιρείας TAAG Angola Airlines, ομάδα Ευρωπαίων εμπειρογνομόνων διεξήγαγε διερευνητική αποστολή στην Αγκόλα από τις 8 έως τις 11 Ιουνίου 2009. Κατά την επίσκεψη διαπιστώθηκε η σημαντική πρόοδος που έχει σημειωθεί στη συμμόρφωση με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ. Η INAVIC αντιμετώπισε το 66 % των προβλημάτων που είχαν διαπιστωθεί κατά την προηγούμενη διερευνητική αποστολή που πραγματοποιήθηκε το Φεβρουάριο του 2008, η δε TAAG αντιμετώπισε το 75 % των προβλημάτων. Συγκεκριμένα, η Αγκόλα εξέδωσε νέους κανόνες ασφαλείας της αεροπορίας σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, ο δε εθνικός αερομεταφορέας της, η TAAG, πιστοποιήθηκε εκ νέου με βάση το νέο νομικό πλαίσιο.
- (56) Η TAAG ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε την 1η Ιουλίου 2009, όπου παραβρέθηκε η INAVIC. Ο αερομεταφορέας ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι υποβλήθηκε σε έλεγχο επιχειρησιακής ασφαλείας της IATA το Μάιο του 2009, κατά τον οποίο διαπιστώθηκε περιορισμένος αριθμός προβλημάτων και ότι τα προβλήματα αυτά είχαν αντιμετωπισθεί όλα έως τις 29 Ιουνίου 2009.
- (57) Ο αερομεταφορέας προσκόμισε στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών πειστικά στοιχεία ότι λήφθηκαν περαιτέρω μέτρα μετά τον έλεγχο και ότι έχει σημειωθεί μεγάλη πρόοδος στην αντιμετώπιση των υπολοίπων προβλημάτων και εξέδωσε αναλυτικά μέτρα, αποδεικνύοντας ότι έχουν επιλυθεί άνω του 90 % των προβλημάτων, τα δε εναπομένοντα μέτρα είναι σε εξέλιξη. Ωστόσο, ο αερομεταφορέας δεν ήταν σε θέση να αποδείξει ότι οι πτήσεις που εκτελούνται με τα αεροσκάφη τύπου B-747 και B-737-200 υπόκεινται σε παρακολούθηση των δεδομένων πτήσης, όπως απαιτείται.
- (58) Οι πορτογαλικές αρχές ενημέρωσαν την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι συμφώνησαν να παρέχουν συνδρομή στις αρμόδιες αρχές της Αγκόλας για να βελτιώσουν την εποπτεία τους στην TAAG, ώστε να καταστεί δυνατόν να εκτελεί πτήσεις στην Πορτογαλία. Συγκεκριμένα, ενημέρωσαν την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι μπορούν να δεχθούν τις πτήσεις με ορισμένα αεροσκάφη, αφού προηγουμένως διενεργήσουν προ πτήσεως ελέγχους στην Αγκόλα και επιθεωρήσεις διαδρόμου κατά την άφιξη τους στην Πορτογαλία. Οι αρμόδιες αρχές της Αγκόλας επιβεβαίωσαν ότι δέχονται προ πτήσεως επιθεωρήσεις διαδρόμου κάθε αεροσκάφους της TAAG που εκτελεί πτήση με προορισμό τη Λισαβόνα με την βοήθεια των πορτογαλικών αρχών. Οι αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας θα διενεργούν επιθεώρηση διαδρόμου με βάση το πρόγραμμα SAFA σε κάθε πτήση που εκτελείται από την TAAG.
- (59) Κατά συνέπεια, με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι η TAAG πρέπει καταρχήν να αφαιρεθεί από το παράρτημα Α και να περιληφθεί στο παράρτημα Β υπό τον όρο ότι ο αερομεταφορέας δεν θα εκτελεί περισσότερες από δέκα πτήσεις την εβδομάδα με τα αεροσκάφη τύπου Boeing B-777 με σήματα νηολόγησης D2-TED, D2-TEE και D2-TEF από Λουάντα προς Λισαβόνα. Οι πτήσεις αυτές πρέπει να εκτελούνται μόνον μετά από επιθεώρηση διαδρόμου του αεροσκάφους από τις αρχές της Αγκόλας πριν από κάθε αναχώρηση από την Αγκόλα και μετά από επιθεώρηση διαδρόμου του αεροσκάφους από τις πορτογαλικές αρχές στην Πορτογαλία. Πρόκειται για προσωρινό μέτρο και η Επιτροπή θα επανεξετάσει την κατάσταση με βάση όλες τις πληροφορίες που θα διαθέτει και, ιδίως, μετά την αξιολόγηση από τις αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας.
- Γενική εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων των αερομεταφορέων της Αγκόλας*
- (60) Από τη διερευνητική αποστολή που πραγματοποιήθηκε στην Αγκόλα από τις 8 έως τις 11 Ιουνίου 2009 αποδείχθηκε ότι για την έκδοση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα των εταιρειών PHA και SERVISAIR δεν ακολουθήθηκε κατάλληλη διαδικασία πιστοποίησης. Μολονότι αυτά τα δύο πιστοποιητικά ανεστάλησαν προσωρινά από την INAVIC, με βάση τα κοινά κριτήρια, η Επιτροπή κρίνει ότι οι συγκεκριμένοι αερομεταφορείς πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα Α.

(61) Η Επιτροπή επισημαίνει την τρέχουσα εκ νέου πιστοποίηση των 18 αερομεταφορέων από την INAVIC, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί έως τα τέλη του 2010, και ενθαρρύνει την INAVIC να συνεχίσει τη διαδικασία αυτή με αποφασιστικότητα και τη δέουσα μέριμνα για τα δυνητικά προβλήματα που θα εντοπισθούν στο πλαίσιο αυτό. Εν προκειμένω, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η INAVIC έλαβε μέτρα αναγκαστικής εκτέλεσης έναντι ορισμένων αερομεταφορέων κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφορέα, με την προσωρινή αναστολή 6 πιστοποιητικών από τα 19.

(62) Η Επιτροπή κρίνει ότι, ενόσω εκκρεμεί η πλήρης επαναπιστοποίηση των αερομεταφορέων από την INAVIC σε πλήρη συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς ασφάλειας της αεροπορίας της Αγκόλας, με βάση τα κοινά κριτήρια, οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Ο αερομεταφορέας SN2AG που έχει πιστοποιηθεί στη Γκαμπόν ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών, προκειμένου να αποδείξει ότι οι πιητικές δραστηριότητες που εκτελούνται με το αεροσκάφος τύπου Challenger CL601 με σήμα νηολόγησης TR-AAAG και με το αεροσκάφος τύπου HS-125-800 με σήμα νηολόγησης ZS-AFG είναι σύμφωνες με τα σχετικά πρότυπα· η ακρόαση πραγματοποιήθηκε την 1η Ιουλίου 2009. Η Επιτροπή αναγνώρισε ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας προέβη σε αναδιάρθρωση και έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο στην υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων για να συμμορφωθεί προς τα διεθνή πρότυπα. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η SN2AG υποβλήθηκε σε έλεγχο επαναπιστοποίησης από τις αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν το Φεβρουάριο του 2009 και ότι χορηγήθηκε στην εταιρεία νέο πιστοποιητικό αερομεταφορέα το Φεβρουάριο του 2009.

(64) Οι αρμόδιες αρχές της Γκαμπόν (ANAC) παρουσίασαν επίσης στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών την 1η Ιουλίου 2009 την πρόοδο στη βελτίωση της δομής και τη στελέχωσή τους και δήλωσαν ότι διαθέτουν πλέον επαρκές ειδικευμένο προσωπικό για να εξασφαλίζουν την εποπτεία των δραστηριοτήτων και της συντήρησης του αερομεταφορέα αυτού σύμφωνα με τις διατάξεις της ΔΟΠΑ. Αυτό επιβεβαιώθηκε από τους εμπειρογνώμονες της ΔΟΠΑ που βοήθησαν την Γκαμπόν στις εποπτικές της δραστηριότητες μέχρι το Μάρτιο του 2010.

(65) Συνεπώς, με βάση τα κοινά κριτήρια, κρίνεται ότι η SN2AG πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας μόνον για τις πτήσεις που εκτελούνται με το αεροσκάφος τύπου Challenger CL601 με σήμα νηολόγησης TR-AAAG και με το αεροσκάφος τύπου HS-125-800 με σήμα νηολόγησης ZS-AFG. Επομένως, πρέπει να επιβληθούν στην SN2AG περιορισμοί λειτουργίας για τον υπόλοιπο στόλο της και να μεταφερθεί από το παράρτημα Α στο παράρτημα Β.

Egypt Air

(66) Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για πολυάριθμες ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων της Egypt Air που

έχει πιστοποιηθεί στην Αίγυπτο. Οι ελλείψεις αυτές διαπιστώθηκαν σε 75 επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από τον Ιανουάριο του 2008 κυρίως από την Αυστρία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες, την Ισπανία και από άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Η επανάληψη των προβλημάτων αυτών (συνολικά 240 ευρήματα από τα οποία 91 της κατηγορίας 2 και 69 της κατηγορίας 3) δημιουργούν ανησυχίες για συστηματικές ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων.

(67) Η Επιτροπή, με βάση τις εκθέσεις SAFA, άρχισε στις 25 Μαΐου 2009 επίσημες διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου (ECAA), εκφράζοντας σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια των πιητικών δραστηριοτήτων της εταιρείας και παροτρύνοντας την εταιρεία και τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 να λάβουν μέτρα για την ικανοποιητική επίλυση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν.

(68) Ο αερομεταφορέας διαβίβασε ογκώδη τεκμηρίωση στις 10, 16, 17, 19 και 26 Ιουνίου 2009. Στα έγγραφα που διαβίβασθηκαν αναφέρονται τα διορθωτικά μέτρα που λήφθηκαν ή πρόκειται να ληφθούν μετά τις επιθεωρήσεις διαδρόμου, καθώς και μετά από ανάλυση των βαθύτερων αιτιών με σκοπό να εξευρεθούν βιώσιμες λύσεις. Ο αερομεταφορέας ζήτησε να προβεί σε προφορική παρουσίαση ενώπιον της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου 2009.

(69) Επειδή συνεχίζονται τα σοβαρά προβλήματα στη διαρκή αξιοπλοία, τη συντήρηση, τις πιητικές δραστηριότητες, καθώς και στην ασφάλεια του φορτίου εντός του αεροσκάφους, η Επιτροπή ζητεί από τις αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου να αποστέλλουν μηνιαίες εκθέσεις υλοποίησης του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, όπως και κάθε άλλη έκθεση των ελέγχων που πραγματοποιούν οι εν λόγω αρχές στην Egypt Air. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να λάβει την έκθεση του τελικού ελέγχου που θα πραγματοποιηθεί από τις αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου στο τέλος της περιόδου αυτής, τα αποτελέσματα του οποίου θα κοινοποιηθούν στην Επιτροπή μαζί με τις συστάσεις των εν λόγω αρχών.

(70) Ο αερομεταφορέας και οι αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου δέχθηκαν να πραγματοποιηθεί επίσκεψη εμπειρογνομών της ΕΚ για να ελεγχθεί η υλοποίηση του σχεδίου διορθωτικών μέτρων. Η Επιτροπή παρότρυνε τον αερομεταφορέα να επιλύσει με βιώσιμο τρόπο και χωρίς καθυστέρηση τα διάφορα προβλήματα, διότι ειδάλλως θα λάβει μέτρα. Στη βάση αυτή, προς το παρόν, κρίνεται ότι ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να περιληφθεί στο παράρτημα Α.

(71) Τα κράτη μέλη θα εξασφαλίσουν εντατικοποίηση των επιθεωρήσεων διαδρόμου της Egypt Air, ώστε να επανεκτιμηθεί η κατάσταση στην επόμενη συνεδρίαση της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών που θα πραγματοποιηθεί το Νοέμβριο του 2009.

Αερομεταφορές της Ρωσικής Ομοσπονδίας

- (72) Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας πληροφόρησαν την Επιτροπή στις 11 Ιουνίου 2009 ότι τροποποίησαν την απόφασή τους της 25ης Απριλίου 2008, με βάση την οποία απαγορευόταν η εκτέλεση πτήσεων με αεροσκάφη που περιλαμβάνονταν στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα 13 ρωσικών αεροπορικών εταιρειών, τα οποία τότε δεν ήταν κατάλληλα εξοπλισμένα για να εκτελούν διεθνείς πτήσεις σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, και συγκεκριμένα δεν διέθεταν τον απαιτούμενο εξοπλισμό ΤΑWS/E-GPWS. Ορισμένα αεροσκάφη που είχαν αποκλεισθεί με την απόφαση της 25ης Απριλίου 2008 έχουν πλέον εξοπλισθεί κατάλληλα για να εκτελούν διεθνείς πτήσεις. Επίσης, τροποποιήθηκαν τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα και οι προδιαγραφές των αερομεταφορέων αυτών, ώστε να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες αλλαγές.
- (73) Σύμφωνα με τη νέα απόφαση, τα ακόλουθα αεροσκάφη αποκλείονται από την εκτέλεση πτήσεων προς και από την Κοινότητα ή εντός αυτής:
- α) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 και RA-85790· Antonov AN-140: RA-41250· RA-41250· AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360· AN-26: RA-26660.
 - β) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
 - γ) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 και RA-85774· Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 και RA-88300· Yak-40K: RA-21505 και RA-98109· Yak-42D: RA-42437· όλα (22) τα ελικόπτερα Kamov Ka-26 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (49) τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (11) τα ελικόπτερα Mi-171 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (8) τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα (1) τα ελικόπτερα EC-120B: RA-04116.
 - δ) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 και RA-85457.
 - ε) Krasnoyarsky Airlines: Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας έχει ανακληθεί. Όσον αφορά τα ακόλουθα 2 αεροσκάφη τύπου TU-154M που χρησιμοποιούσε πριν η Krasnoyarsky Airlines, το RA-85682 χρησιμοποιείται σήμερα από άλλον αερομεταφορέα πιστοποιημένο στη Ρωσική Ομοσπονδία και το RA-85683 δεν χρησιμοποιείται.
 - στ) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 και RA-42541.
 - ζ) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602· όλα τα TU-134 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα Antonov An-24 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα An-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου).
 - η) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 και RA-85690.
 - θ) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433· όλα τα Tupolev TU-134A περιλαμβανομένων των: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 και RA-65973· όλα τα Antonov AN-24RV περιλαμβανομένων των: RA-46625 και RA-47818· τα αεροσκάφη τύπου AN24RV με σήματα νηολόγησης RA-46625 και RA-47818 χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική εταιρεία.
 - ι) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 και RA-85508.
 - ια) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820· όλα (25) τα 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 και RA-65977· το αεροσκάφος RA_65143 χρησιμοποιείται από άλλη ρωσική εταιρεία· όλα (1) τα TU-134B: RA-65726· όλα (10) τα Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 και RA-88280· όλα τα ελικόπτερα Mil-26: (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mil-10: (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mil-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα AS-355 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα BO-105 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· τα αεροσκάφη τύπου AN-24B RA-46388· τα αεροσκάφη AN-24B (RA-46267 και RA-47289) και τα αεροσκάφη τύπου AN-24RV (RA-46509, RA-46519 και RA-47800) χρησιμοποιούνται από άλλη ρωσική εταιρεία.
 - ιβ) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 και RA-65979· TU-214: RA-64504, RA-64505· Ilyushin IL-18: RA-75454 και RA-75464· Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 και RA-88200.
- (74) Τέτοια αεροσκάφη δεν διαπιστώθηκαν στην εταιρεία Red Wings (πρώην Airlines 400 JSC).
- (75) Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας πληροφόρησαν επίσης την Επιτροπή ότι περιόρισαν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα της εταιρείας Aeroflot-Nord στις 3 Ιουνίου 2009 ώστε να μην εκτελεί πτήσεις στην Κοινότητα.

(76) Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της Επιτροπής διατηρούν την πάγια προσήλωσή τους στη συνέχιση της στενής συνεργασίας τους και την ανταλλαγή όλων των αναγκαίων πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια πτήσεων των αερομεταφορέων τους. Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν συστηματικά την πραγματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών των αντίστοιχων αερομεταφορέων δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

(77) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) πληροφόρησε την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι ανέστειλε την έγκριση του φορέα συντήρησης EASA.145.0177, η οποία είχε εκδοθεί για την Yemenia Yemen Airways που έχει πιστοποιηθεί στην Υεμένη, λόγω άλυτων προβλημάτων ασφαλείας. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές της Γαλλίας πληροφόρησαν την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών ότι στη συνέχεια ανέστειλαν τα πιστοποιητικά αξιοπλοίας των αεροσκαφών τύπου A-310 που έχουν νηολογηθεί στη Γαλλία (F-OHPR και F-OHPS), τα οποία χρησιμοποιούσε η συγκεκριμένη εταιρεία.

(78) Η Επιτροπή έλαβε γνώση της μη συμμόρφωσης με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, κατά περίπτωση, και, λαμβάνοντας υπόψη το θανατηφόρο ατύχημα στην πτήση 626 της Yemenia Yemen Airways στις 30 Ιουνίου, αποφάσισε την 1η Ιουλίου 2009 να αρχίσει επίσημες διαβουλεύσεις με την Yemenia Yemen Airways σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, καθώς και με τις αρμόδιες αρχές της Υεμένης σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006, ώστε να εκτιμηθεί η συμμόρφωση των πτητικών δραστηριοτήτων και της συντήρησης του ανωτέρω αερομεταφορέα με τα ισχύοντα πρότυπα της ΔΟΠΑ, επιφυλάσσεται μάλιστα του δικαιώματός της να λάβει επείγοντως μέτρα, αν χρειασθεί.

Γενικά σχόλια για τους λοιπούς αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Α και Β

(79) Δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή κανένα αποδεικτικό στοιχείο όσον αφορά την πλήρη εφαρμογή κατάλληλων επανορθωτικών μέτρων ούτε από τους υπόλοιπους αερομεταφορείς που περιλαμβάνει ο επικαιροποιημένος κατάλογος της 8ης Απριλίου 2009, ούτε από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αυτών των αερομεταφορέων, παρά τα συγκεκριμένα αιτήματα που έχει υποβάλει η Επιτροπή. Ως εκ τούτου, βάσει των κοινών κριτηρίων, εκτιμάται ότι για τους αερομεταφορείς αυτούς πρέπει να συνεχίσουν να ισχύουν η απαγόρευση λειτουργίας (παράρτημα Α) ή οι περιορισμοί λειτουργίας (παράρτημα Β), ανάλογα με την περίπτωση.

(80) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το παράρτημα Α του παρόντος κανονισμού.
- 2) Το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το παράρτημα Β του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥΣ ⁽¹⁾

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR KORYO	Άγνωστος	KOR	Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας (ΛΔΚ)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Δημοκρατία του Σουδάν
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Ισλαμική Δημοκρατία του Αφγανιστάν
MOTOR SICH	025	MSI	Ουκρανία
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	ΑΟC/013/00	SRH	Βασίλειο της Καμπότζης
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Άγνωστος	VRB	Δημοκρατία της Ρουάντα
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ουκρανία
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ουκρανία
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ουκρανία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αγκόλας, πλην της TAAG Angola Airlines, ήτοι:			Δημοκρατία της Αγκόλας
AEROJET	015	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR26	004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR GEMINI	002	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR JET	003	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
ALADA	005	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
GIRA GLOBO	008	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
HELIANG	010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
HELIMALONGO	011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
MAVEWA	016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
PHA	019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
RUI & CONCEICAO	012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
SAL	013	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας

(1) Οι αερομεταφορείς του παραρτήματος Α επιτρέπεται να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SERVISAIR	018	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
SONAIR	014/	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Μπενίν, ήτοι:		—	Δημοκρατία του Μπενίν
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
AFRICA AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	ΔΔ	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Δημοκρατία του Μπενίν
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Δημοκρατία του Μπενίν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), ήτοι:		—	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR TROPICQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Υπουργική υπογραφή (διάταγμα αριθ. 78/205)	LCG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, ήτοι:			Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
CEIBA INTERCONTINENTAL	Άγνωστος	CEL	Ισημερινή Γουινέα
EGAMS	Άγνωστος	EGM	Ισημερινή Γουινέα
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ισημερινή Γουινέα
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	ΔΔ	Ισημερινή Γουινέα
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ισημερινή Γουινέα
GUINEA AIRWAYS	738	ΔΔ	Ισημερινή Γουινέα
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ισημερινή Γουινέα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines και Ekspres Transportasi Antarbenua, ήτοι:			Δημοκρατία της Ινδονησίας
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASCO NUSA AIR	135-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
CARDIG AIR	121-013	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
EASTINDO	135-038	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφοράς (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφοράς ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφοράς της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	ΚΑΕ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MEGANTARA	121-025	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Δημοκρατία της Ινδονησίας
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MIMIKA AIR	135-007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
NYAMAN AIR	135-042	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
PURA WISATA BARUNA	135-025	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Δημοκρατία της Ινδονησίας
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SKY AVIATION	135-044	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SMAC	135-015	SMC	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Δημοκρατία της Ινδονησίας
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRAVIRA UTAMA	135-009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Δημοκρατία της Ινδονησίας
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Δημοκρατία της Ινδονησίας
UNINDO	135-040	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Δημοκρατία της Ινδονησίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Καζακστάν, εξαιρουμένης της Air Astana, ήτοι:			Δημοκρατία του Καζακστάν
AERO AIR COMPANYY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AEROPRAKT KZ	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AEROTOUR KZ	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR DIVISION OF EKA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR FLAMINGO	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AIR TRUST AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ALMATY AVIATION	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ARKHABAY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Δημοκρατία του Καζακστάν
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Δημοκρατία του Καζακστάν
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Δημοκρατία του Καζακστάν
AVIA-JAYNAR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
BEYBARS AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Δημοκρατία του Καζακστάν
BERKUT KZ	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Δημοκρατία του Καζακστάν
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Δημοκρατία του Καζακστάν
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Δημοκρατία του Καζακστάν
EOL AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Δημοκρατία του Καζακστάν
FENIX	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Δημοκρατία του Καζακστάν
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Δημοκρατία του Καζακστάν
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Δημοκρατία του Καζακστάν
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAIRWEST	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Δημοκρατία του Καζακστάν
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Δημοκρατία του Καζακστάν
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Δημοκρατία του Καζακστάν
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Δημοκρατία του Καζακστάν
NAVIGATOR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
OLIMP AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SALEM AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAMAL AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SEMEYAVIA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	AK-0350-08	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Δημοκρατία του Καζακστάν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SKYSERVICE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
TAHMID AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
TULPAR AVIA SERVICE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
TYAN SHAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHERSU AVIA	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHEKAZGANAIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, ήτοι:			Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Δημοκρατία της Κιργιζίας
DAMES	20	DAM	Δημοκρατία της Κιργιζίας
EASTOK AVIA	15	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ITEK AIR	04	IKA	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
KYRGYZSTAN	03	LYN	Δημοκρατία της Κιργιζίας
MAX AVIA	33	MAI	Δημοκρατία της Κιργιζίας
S GROUP AVIATION	6	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	21	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TENIR AIRLINES	26	TEB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TRAST AERO	05	TSJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	Άγνωστος	Δημοκρατία της Κιργιζίας
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας:		—	Λιβερία

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
Όλοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των Gabon Airlines, Afrijet και SN2AG, ήτοι:			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Δημοκρατία της Γκαμπόν
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Άγνωστος	Δημοκρατία της Γκαμπόν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, ήτοι:	—	—	Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	Άγνωστος	RUM	Σιέρα Λεόνε
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Άγνωστος	DTY	Σιέρα Λεόνε
HEAVYLIFT CARGO	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Άγνωστος	ORJ	Σιέρα Λεόνε
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Άγνωστος	PRR	Σιέρα Λεόνε
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Άγνωστος	SVT	Σιέρα Λεόνε
TEEBAH AIRWAYS	Άγνωστος	Άγνωστος	Σιέρα Λεόνε
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σουαζιλάνδης, ήτοι:	—	—	Σουαζιλάνδη
AERO AFRICA (PTY) LTD	Άγνωστος	RFC	Σουαζιλάνδη
JET AFRICA SWAZILAND	Άγνωστος	OSW	Σουαζιλάνδη
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Άγνωστος	RSN	Σουαζιλάνδη
SCAN AIR CHARTER, LTD	Άγνωστος	Άγνωστος	Σουαζιλάνδη
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Άγνωστος	SWX	Σουαζιλάνδη
SWAZILAND AIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη
Όλοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπιας, ήτοι:			Ζάμπια
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	Άγνωστος	Ζάμπια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ⁽¹⁾

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (και εμπορική του επωνυμία, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθ. πιστοποιητικού αερομεταφορέα	Αριθ. αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους	Σήμα(τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται, αριθμός(οι) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολογίου
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 2 τύπου Falcon 50· 1 τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Καζακιστάν	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 2 τύπου B767, 4 τύπου B757, 10 τύπου A319/320/ 321, 5 τύπου Fokker 50	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 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	Αρούμπα (Βασίλειο των Κάτω Χωρών)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Μπαγκλαντές	B747-269B	S2-ADT	Μπαγκλαντές
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Κομόρες	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: D6-CAM (851336)	Κομόρες
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 1 τύπου Boeing B-767-200	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 1 τύπου Challenger CL601 1 τύπου HS-125-800	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: TR-AAG, ZS-AFG	Δημοκρατία της Γκαμπόν Δημοκρατία της Νοτίου Αφρικής
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλας	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: 3 τύπου Boeing B-777	Όλος ο στόλος αεροσκαφών πλην: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Δημοκρατία της Αγκόλας

⁽¹⁾ Επιτρέπεται στην Afrijet να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτήσεις της στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

⁽²⁾ Επιτρέπεται στην Air Astana να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτήσεις της στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

⁽³⁾ Επιτρέπεται στην Gabon Airlines να χρησιμοποιεί μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος για τις πτήσεις της στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

⁽⁴⁾ Επιτρέπεται στην TAAG Angola Airlines να εκτελεί πτήσεις μόνον προς την Πορτογαλία με το συγκεκριμένο αεροσκάφος υπό τους όρους που καθορίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις (58) και (59) του παρόντος κανονισμού.

⁽¹⁾ Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς που παρατίθενται στο παράρτημα Β να ασκούν δικαιώματα κυκλοφορίας χρησιμοποιώντας πλήρως εκμισθωμένο αεροσκάφος ενός αερομεταφορέα ο οποίος δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 620/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 2009

όσον αφορά τη διαχείριση δασμολογικής ποσόστωσης εισαγωγής για το βόειο κρέας υψηλής ποιότητας

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 144 παράγραφος 1 και το άρθρο 148, σε συνδυασμό με το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 617/2009 του Συμβουλίου ⁽²⁾ ανοίγει σε πολυετή βάση αυτόνομη δασμολογική ποσόστωση εισαγωγής 20 000 τόνων βοείου κρέατος υψηλής ποιότητας. Το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι η διαχείριση της δασμολογικής ποσόστωσης πραγματοποιείται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 144 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007. Είναι συνεπώς σκόπιμο να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες για τη διαχείριση της εν λόγω ποσόστωσης.
- (2) Η διαχείριση της εν λόγω ποσόστωσης πρέπει να πραγματοποιείται με τη χρήση πιστοποιητικών εισαγωγής. Ως εκ τούτου, πρέπει να προβλεφθούν οι κανόνες υποβολής των αιτήσεων καθώς και τα στοιχεία που πρέπει να περιέχουν οι αιτήσεις και τα πιστοποιητικά. Για το σκοπό αυτό είναι δυνατό, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να προβλεφθούν παρεκκλίσεις από ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 376/2008 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2008, για τις κοινές λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος των πιστοποιητικών εισαγωγής, εξαγωγής και προκαθορισμού για τα γεωργικά προϊόντα ⁽³⁾ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 382/2008 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2008, για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος των πιστοποιητικών εισαγωγής και εξαγωγής στον τομέα του βοείου κρέατος ⁽⁴⁾.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1301/2006 της Επιτροπής, της 31ης Αυγούστου 2006, για τη θέσπιση κοινών κανόνων για τον τρόπο διαχείρισης των δασμολογικών ποσοστώσεων εισαγωγής γεωργικών προϊόντων των οποίων η διαχείριση πραγματοποιείται με σύστημα πιστοποιητικών εισαγωγής ⁽⁵⁾ θεσπίζει λεπτομερείς διατάξεις για τις αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής, το καθεστώς των αιτούντων και την έκδοση των πιστοποιητικών. Ο εν λόγω κανονισμός περιορίζει την περίοδο ισχύος των πιστοποιητικών μέχρι την τελευταία ημέρα της περιόδου της δασμολογικής ποσόστωσης για την εισαγωγή. Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1301/2006 πρέπει να εφαρμόζονται στα πιστοποιητικά εισαγωγής που εκδίδονται για την εν λόγω ποσόστωση που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 617/2009,

με την επιφύλαξη των πρόσθετων όρων που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό.

- (4) Για να διασφαλιστεί η τακτική ροή των εισαγωγών, είναι ενδεδειγμένο να υποδιαιρείται κάθε περίοδος δασμολογικής ποσόστωσης σε πολλές υποπεριόδους.
- (5) Η θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων που εισάγονται στο πλαίσιο της ποσόστωσης που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 617/2009 πρέπει να υπόκειται στην προσκόμιση πιστοποιητικού γνησιότητας που εκδίδεται από την αρμόδια αρχή της τρίτης χώρας εξαγωγής. Η έκδοση των εν λόγω πιστοποιητικών γνησιότητας πρέπει να διασφαλίζει ότι τα εισαγόμενα προϊόντα πληρούν τα κριτήρια που καθορίζουν το βόειο κρέας υψηλής ποιότητας όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Πρέπει να προσδιοριστούν η μορφή του υποδείγματος των εν λόγω πιστοποιητικών γνησιότητας και οι διαδικασίες χρησιμοποίησής τους. Τα πιστοποιητικά πρέπει να εκδίδονται από αρχές που βρίσκονται σε τρίτες χώρες και οι εν λόγω αρχές πρέπει να παρέχουν όλες τις απαιτούμενες εγγυήσεις για την εξασφάλιση της ορθής λειτουργίας του εν λόγω καθεστώτος.
- (6) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 617/2009 ορίζει ότι η δασμολογική ποσόστωση εισαγωγής ανοίγει από την 1η Αυγούστου 2009. Κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να εφαρμοσθεί ο παρών κανονισμός από την ίδια ημέρα.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της διαχειριστικής επιτροπής για την κοινή οργάνωση των γεωργικών αγορών,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες όσον αφορά τη διαχείριση δασμολογικής ποσόστωσης εισαγωγής για το βόειο κρέας υψηλής ποιότητας όπως προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 617/2009, εφεξής «η δασμολογική ποσόστωση».
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα βόεια κρέατα υψηλής ποιότητας, νωπά, διατηρημένα με απλή ψύξη ή κατεψυγμένα που πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως κατεψυγμένο κρέας νοείται το κρέας το οποίο, κατά τη στιγμή εισόδου στο τελωνιακό έδαφος της Κοινότητας, παρουσιάζεται κατεψυγμένο με εσωτερική θερμοκρασία ίση ή μικρότερη των -12°C .

3. Εφαρμόζονται οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 1301/2008, (ΕΚ) αριθ. 382/2008 και (ΕΚ) αριθ. 382/2008, πλην αντιθέτων διατάξεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.⁽²⁾ Βλ. σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.⁽³⁾ ΕΕ L 114 της 26.4.2008, σ. 3.⁽⁴⁾ ΕΕ L 115 της 29.4.2008, σ. 10.⁽⁵⁾ ΕΕ L 238 της 1.9.2006, σ. 13.

Άρθρο 2

Διαχείριση της δασμολογικής ποσόστωσης

1. Η διαχείριση της δασμολογικής ποσόστωσης πραγματοποιείται με τη χρήση της μεθόδου ταυτόχρονης εξέτασης σύμφωνα με το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1301/2006.

2. Ο εισαγωγικός δασμός που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 617/2009 εγγράφεται στη θέση 24 της αίτησης χορήγησης πιστοποιητικού εισαγωγής και του πιστοποιητικού εισαγωγής όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1301/2006.

3. Το έτος ποσόστωσης που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 617/2009 υποδιαιρείται σε δώδεκα μηνιαίες υποπεριόδους. Η διαθέσιμη ποσότητα κάθε υποπεριόδου αντιστοιχεί στο ένα δωδέκατο της συνολικής ποσότητας.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, το έτος ποσόστωσης 2009/2010 υποδιαιρείται σε δέκα μηνιαίες υποπεριόδους με εξαίρεση την πρώτη υποπερίοδο η οποία καλύπτει την περίοδο από 1η Αυγούστου 2009 έως 30 Σεπτεμβρίου 2009. Η διαθέσιμη ποσότητα κάθε υποπεριόδου αντιστοιχεί στο ένα δέκατο της συνολικής ποσότητας.

Άρθρο 3

Αιτήσεις πιστοποιητικών εισαγωγής

1. Οι αιτήσεις πιστοποιητικών υποβάλλονται το πρώτο επτάμημο του μήνα που προηγείται κάθε υποπεριόδου η οποία αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, για το έτος ποσόστωσης 2009/2010 οι αιτήσεις πιστοποιητικών για την πρώτη υποπερίοδο υποβάλλονται το πρώτο τετραήμερο του Αυγούστου 2009.

2. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 382/2008, οι αιτήσεις πιστοποιητικών μπορούν να καλύπτουν ένα ή περισσότερα προϊόντα που υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ ή τις ομάδες κωδικών ΣΟ που αναφέρονται στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού. Σε περίπτωση αιτήσεων που καλύπτουν ορισμένους κωδικούς ΣΟ, πρέπει να διευκρινίζεται η αντίστοιχη αιτούμενη ποσότητα ανά κωδικό ΣΟ ή ανά ομάδα κωδικών ΣΟ. Όλοι οι κωδικοί ΣΟ πρέπει να αναφέρονται στη θέση 16 και η περιγραφή τους στη θέση 15 των αιτήσεων πιστοποιητικών και των πιστοποιητικών.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το αργότερο την 14η ημέρα του μήνα υποβολής των αιτήσεων τις συνολικές ποσότητες που καλύπτουν οι αιτήσεις πιστοποιητικών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1301/2006, ανά χώρα προέλευσης και εκφραζόμενες σε χιλιόγραμμα βάρους προϊόντος.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, η προθεσμία κοινοποίησης για την πρώτη υποπερίοδο του έτους ποσόστωσης 2009/2010 καθορίζεται στις 7 Αυγούστου 2009.

4. Η αίτηση πιστοποιητικού και το πιστοποιητικό φέρουν, στη θέση 8, την ένδειξη της χώρας καταγωγής.

Στην αίτηση πιστοποιητικού και στο πιστοποιητικό αναγράφεται, στη θέση 20, μία από τις ενδείξεις που εμφανίζονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 4

Έκδοση των πιστοποιητικών εισαγωγής

1. Τα πιστοποιητικά εκδίδονται από την 23η ημέρα υποβολής των αιτήσεων και το αργότερο στο τέλος του εν λόγω μήνα.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, τα πιστοποιητικά για τα οποία υποβλήθηκε αίτηση τον Αύγουστο 2009 εκδίδονται από τις 14 Αυγούστου έως τις 21 Αυγούστου 2009.

2. Κάθε πιστοποιητικό αναφέρει την ποσότητα ανά κωδικό ΣΟ ή ανά ομάδα κωδικών ΣΟ.

Άρθρο 5

Διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών εισαγωγής

Η ισχύς των πιστοποιητικών διαρκεί τρεις μήνες και αρχίζει από την πρώτη ημέρα της υποπεριόδου για την οποία εκδόθηκαν.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, όσον αφορά τις αιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο, η ισχύς των πιστοποιητικών διαρκεί τρεις μήνες και αρχίζει από την ημερομηνία της πραγματικής έκδοσής τους κατά την έννοια του άρθρου 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 376/2008.

Άρθρο 6

Κοινοποιήσεις προς την Επιτροπή από τα κράτη μέλη

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1301/2006, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή:

α) το αργότερο τη δέκατη ημέρα κάθε μήνα, τις ποσότητες προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων με περιεχόμενο «ουδέν», για τις οποίες εκδόθηκαν πιστοποιητικά εισαγωγής κατά τον προηγούμενο μήνα·

β) τις ποσότητες προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων με περιεχόμενο «ουδέν», οι οποίες καλύπτονται από πιστοποιητικά εισαγωγής που δεν χρησιμοποιήθηκαν ή χρησιμοποιήθηκαν εν μέρει και αντιστοιχούν στη διαφορά μεταξύ των ποσοτήτων που καταγράφηκαν στην πίσω σελίδα των πιστοποιητικών εισαγωγής και των ποσοτήτων για τις οποίες εκδόθηκαν:

i) μαζί με τις κοινοποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις αιτήσεις που υποβλήθηκαν για την τελευταία υποπερίοδο του έτους ποσόστωσης·

ii) το αργότερο στις 31 Οκτωβρίου μετά το τέλος κάθε έτους ποσόστωσης όσον αφορά τις ποσότητες που δεν έχουν ακόμη κοινοποιηθεί στο σημείο i).

2. Το αργότερο έως τις 31 Οκτωβρίου μετά το τέλος κάθε έτους ποσόστωσης, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ποσότητες προϊόντων οι οποίες πράγματι τέθηκαν σε ελεύθερη κυκλοφορία κατά την προηγούμενη περίοδο δασμολογικής ποσόστωσης εισαγωγής.

3. Για τις κοινοποιήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, οι ποσότητες εκφράζονται σε χιλιόγραμμα βάρους προϊόντος ανά χώρα καταγωγής και ανά κατηγορία προϊόντος όπως αναφέρεται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 382/2008.

4. Οι κοινοποιήσεις διαβιβάζονται ηλεκτρονικά σύμφωνα με τα υποδείγματα και τις μεθόδους που διατίθενται στα κράτη μέλη από την Επιτροπή.

Άρθρο 7

Πιστοποιητικά γνησιότητας

1. Η θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων που εισάγονται στο πλαίσιο της ποσόστωσης υπόκειται στην υποβολή πιστοποιητικού γνησιότητας, το οποίο έχει καταρτιστεί σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος III.

2. Στην πίσω σελίδα του πιστοποιητικού γνησιότητας αναγράφεται ότι το κρέας καταγωγής της χώρας εξαγωγής πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος I.

3. Το πιστοποιητικό γνησιότητας ισχύει μόνο εάν είναι δεόντως συμπληρωμένο και θεωρημένο από την αρχή έκδοσης.

4. Το πιστοποιητικό γνησιότητας θεωρείται ότι είναι δεόντως θεωρημένο όταν αναγράφονται ο τόπος και η ημερομηνία έκδοσης και όταν φέρει τη σφραγίδα της αρχής έκδοσης και την υπογραφή του προσώπου ή των προσώπων που είναι εξουσιοδοτημένα να το υπογράψουν.

5. Η σφραγίδα δύναται να αντικατασταθεί, στο πρωτότυπο του πιστοποιητικού γνησιότητας καθώς και στα αντίγραφα αυτού, από έντυπη σφραγίδα.

6. Η διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών γνησιότητας λήγει το αργότερο στις 30 Ιουνίου μετά την ημερομηνία έκδοσής τους.

Άρθρο 8

Αρχές έκδοσης σε τρίτες χώρες

1. Η αρχή έκδοσης που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 3:

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

α) αναγνωρίζεται ως τέτοια από την αρμόδια αρχή της χώρας εξαγωγής·

β) αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξακριβώσει τις ενδείξεις που εμφανίζονται στα πιστοποιητικά γνησιότητας.

2. Οι ακόλουθες πληροφορίες κοινοποιούνται στην Επιτροπή:

α) το όνομα και η διεύθυνση, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον είναι δυνατό, της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και της διαδικτυακής ηλεκτρονικής διεύθυνσης των αρχών που είναι εξουσιοδοτημένες να εκδίδουν τα πιστοποιητικά γνησιότητας που αναφέρονται στο άρθρο 7·

β) δείγμα των σφραγίδων που χρησιμοποιούνται από τις εν λόγω αρχές·

γ) οι διαδικασίες και τα κριτήρια που εφαρμόζονται από την αρχή έκδοσης προκειμένου να διαπιστωθεί εάν πληρούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος I.

Άρθρο 9

Κοινοποιήσεις τρίτης χώρας

Εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος I, η Επιτροπή δημοσιεύει το όνομα της αρχής έκδοσης που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, σειρά C, ή με κάθε άλλο κατάλληλο μέσο.

Άρθρο 10

Επιτόπιοι έλεγχοι σε τρίτες χώρες

Η Επιτροπή δύναται επίσης να ζητήσει από την τρίτη χώρα να επιτρέψει σε αντιπροσώπους της Επιτροπής να διενεργούν, όπου κρίνεται αναγκαίο, επιτόπιους ελέγχους στην εν λόγω τρίτη χώρα. Οι έλεγχοι αυτοί διενεργούνται από κοινού με τις αρμόδιες αρχές της ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας.

Άρθρο 11

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Αυγούστου 2009.

Για την Επιτροπή
Mariann FISCHER BOEL
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Απαιτήσεις για προϊόντα τα οποία εμπίπτουν στη δασμολογική ποσόστωση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1

1. Τεμάχια βοείου κρέατος από σφάγια δαμαλίδων και βοδιών ηλικίας μικρότερης των 30 μηνών, τα οποία τις τελευταίες 100 ημέρες πριν από τη σφαγή έχουν λάβει αποκλειστικά ζωοτροφές που περιείχαν τουλάχιστον 62 % συμπυκνώματα ή/και παραπροϊόντα κτηνοτροφικών σιτηρών, η μεταβολιστέα ενέργεια των οποίων είναι ίση ή μεγαλύτερη από 12,26 mega joules ανά χιλιόγραμμο ξηράς ουσίας.
2. Οι δαμαλίδες και τα βόδια που εκτρέφονται, όπως περιγράφεται στο σημείο 1, λαμβάνουν κατά μέσο όρο ποσότητα ξηράς ουσίας τουλάχιστον ίση με 1,4 % του βάρους ζώντος ζώου ανά ημέρα.
3. Τα σφάγια από τα οποία προέρχονται τα τεμάχια βοείου κρέατος εξετάζονται από αξιολογητή που ορίζεται από τις εθνικές αρχές, ο οποίος βασίζει την αξιολόγηση και την κατάταξη του σφαγίου σε μέθοδο που έχει εγκριθεί από τις εθνικές αρχές. Η μέθοδος αξιολόγησης των εθνικών αρχών και η σχετική κατάταξη πρέπει να αξιολογούν την ποιότητα των σφαγίων λαμβάνοντας υπόψη το βαθμό ωριμότητας του σφαγίου και τα οργανοληπτικά χαρακτηριστικά των τεμαχίων βοείου κρέατος. Η εν λόγω μέθοδος αξιολόγησης των σφαγίων περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, αξιολόγηση των χαρακτηριστικών ωριμότητας όσον αφορά το χρώμα και την υφή του επιμήκους ραχιαίου (*longissimus dorsi*) μύος, των οστών και της οστεοποίησης των χόνδρων, καθώς και αξιολόγηση των αναμενόμενων οργανοληπτικών χαρακτηριστικών, συμπεριλαμβανομένου ενός συνδυασμού των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του ενδομυϊκού λίπους και της πυκνότητας του επιμήκους ραχιαίου (*longissimus dorsi*) μύος.
4. Η επισήμανση των τεμαχίων πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1760/2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
5. Μπορεί να προστεθεί η ένδειξη «Κρέας βοοειδών υψηλής ποιότητας» στις πληροφορίες της ετικέτας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 204 της 11.8.2000, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ενδείξεις οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 4

- Στα βουλγαρικά: Говеждо/телешко месо с високо качество (Регламент (ЕО) № 620/2009)
- Στα ισπανικά: Carne de vacuno de alta calidad [Reglamento (CE) n° 620/2009]
- Στα τσεχικά: Vysoce jakostní hovězí/telecí maso (nařizení (ES) č. 620/2009)
- Στα δανικά: Oksekød af høj kvalitet (forordning (EF) nr. 620/2009)
- Στα γερμανικά: Qualitätsrindfleisch (Verordnung (EG) Nr. 620/2009)
- Στα εσθονικά: Kõrgekvaliteediline veiselih/vasikalih (määrus (EÜ) nr 620/2009)
- Στα ελληνικά: Βόειο κρέας εκλεκτής ποιότητας [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 620/2009]
- Στα αγγλικά: High-quality beef/veal (Regulation (EC) No 620/2009)
- Στα γαλλικά: Viande bovine de haute qualité [règlement (CE) n° 620/2009]
- Στα ιταλικά: Carni bovine di alta qualità [regolamento (CE) n. 620/2009]
- Στα λεττονικά: Augstākā labuma liellopu/teļa gaļa (Regula (EK) Nr. 620/2009)
- Στα λιθουανικά: Aukštos kokybės jautiena ir (arba) veršiena (Reglamentas (EB) Nr. 620/2009)
- Στα ουγγρικά: Kiváló minőségű marha-/borjúhús (620/2009/EK rendelet)
- Στα μαλτέζικα: Ċanga/vitella ta' kwalità għolja (Regolament (KE) Nru 620/2009)
- Στα ολλανδικά: Rundvlees van hoge kwaliteit (Verordening (EG) nr. 620/2009)
- Στα πολωνικά: Wołowina/cielęcina wysokiej jakości (Rozporządzenie (WE) nr 620/2009)
- Στα πορτογαλικά: Carne de bovino de alta qualidade [Regulamento (CE) n.º 620/2009]
- Στα ρουμανικά: Carne de vită/vițel de calitate superioară [Regulamentul (CE) nr. 620/2009]
- Στα σλοβακικά: Vysoko kvalitné hovädzie/teľacie mäso [Nariadenie (ES) č. 620/2009]
- Στη σλοβενικά: Visokokakovostno goveje/telečje meso (Uredba (ES) št. 620/2009)
- Στα φινλανδικά: Korkealaatuista naudanlihaa (asetus (EY) N:o 620/2009)
- Στα σουηδικά: Nötkött av hög kvalitet (förordning (EG) nr 620/2009)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

1. Εξαγωγέας (όνομα και διεύθυνση)	2. Πιστοποιητικό αριθ.	ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ	
4. Παραλήπτης (όνομα και διεύθυνση)	3. Εκδούσα αρχή		
6. Μέσο μεταφοράς	<p style="text-align: center;">5. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΝΗΣΙΟΤΗΤΑΣ ΒΟΕΙΟ ΚΡΕΑΣ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 620/2009</p>		
7. Σήματα, αριθμοί, αριθμός και είδος δεμάτων; περιγραφή εμπορευμάτων	8. Μεικτό βάρος (kg)	9. Καθαρό βάρος (kg)	
10. Καθαρό βάρος (ολογράφως)			
<p>11. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΕΚΔΟΣΕΩΣ</p> <p>Ο υπογεγραμμένος πιστοποιώ ότι το βόειο κρέας που περιγράφεται στο παρόν πιστοποιητικό ανταποκρίνεται στους ορισμούς που εμφανίζονται στην πίσω σελίδα.</p> <p style="text-align: right;">Τόπος: Ημερομηνία:</p> <p style="text-align: right;">Υπογραφή και σφραγίδα (ή έντυπη σφραγίδα)</p>			

Να συμπληρώνεται στη γραφομηχανή ή στο χέρι με κεφαλαία γράμματα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 621/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Ιουλίου 2009

σχετικά με τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας σκουμπριού στις ζώνες VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIId και VIIIe· στα ύδατα ΕΚ της ζώνης Vb· στα διεθνή ύδατα των ζωνών IIa, XII και XIV από σκάφη που φέρουν σημαία Ισπανίας

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2002, για τη διατήρηση και βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 26 παράγραφος 4,τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1993, για τη θέσπιση συστήματος ελέγχου της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 21 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 43/2009 του Συμβουλίου, της 16ης Ιανουαρίου 2009, περί καθορισμού, για το έτος 2009, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων και των συναφών όρων στα κοινοτικά ύδατα και, για τα κοινοτικά σκάφη, σε άλλα ύδατα όπου απαιτούνται περιορισμοί αλιευμάτων ⁽³⁾, καθορίζει ποσοτώσεις για το έτος 2009.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία του κράτους μέλους που αναφέρεται σε αυτό ή είναι νηολογημένα στο υπόψη κράτος, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το έτος 2009.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2009.

- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση της αλιείας του εν λόγω αποθέματος, καθώς και της διατήρησής του επί του σκάφους, της μεταφόρτωσης και της εκφόρτωσής του,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Η αλιευτική ποσόστωση που κατανεμήθηκε στο κράτος μέλος, το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το έτος 2009, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που ορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

Η αλιεία του αποθέματος του αναφερόμενου στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη που φέρουν τη σημαία του κράτους μέλους το οποίο αναφέρεται σε αυτό ή είναι νηολογημένα στο υπόψη κράτος απαγορεύεται από την ημερομηνία την καθοριζόμενη στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται η διατήρηση επί του σκάφους, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση του εν λόγω αποθέματος που έχει αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την υπόψη ημερομηνία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για την Επιτροπή

Φωκίων ΦΩΤΙΑΔΗΣ

Γενικός Διευθυντής Θαλάσσιων Υποθέσεων
και Αλιείας

⁽¹⁾ ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 59.

⁽²⁾ ΕΕ L 261 της 20.10.1993, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 22 της 26.1.2009, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	2/T&Q
Κράτος μέλος	ΙΣΠΑΝΙΑ
Απόθεμα	MAC/2CX14-
Είδη	Σκουμπρί (<i>Scomber scombrus</i>)
Ζώνη	VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIId και VIIIe· ύδατα ΕΚ της ζώνης Vb· διεθνή ύδατα των ζωνών IIa, XII και XIV
Ημερομηνία	15 Ιουνίου 2009

II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Ιουνίου 2009

σχετικά με τον καθορισμό σχεδίου εθνικών σχεδίων δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια με βάση την οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2009) 5174]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/548/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2009/28/ΕΚ απαιτεί να θεσπιστεί από κάθε κράτος μέλος εθνικό σχέδιο δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια. Στα εν λόγω σχέδια δράσης ορίζονται οι εθνικοί στόχοι των κρατών μελών για το μερίδιο ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές που θα καταναλώνεται στις μεταφορές, στην ηλεκτροπαραγωγή και στη θέρμανση και ψύξη το έτος 2020, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων άλλων μέτρων πολιτικής που αφορούν την ενεργειακή απόδοση στην τελική κατανάλωση ενέργειας, καθώς και τα κατάλληλα ληπτέα μέτρα για την επίτευξη αυτών των εθνικών συνολικών στόχων, τα οποία περιλαμβάνουν συνεργασία μεταξύ τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών, προγραμματισμένες στατιστικές μεταβιβάσεις ή κοινά έργα, εθνικές πολιτικές ανάπτυξης υφιστάμενων πόρων βιομάζας και κινητοποίησης νέων πόρων βιομάζας για διάφορες χρήσεις, και ληπτέα μέτρα για την πλή-

ρωση των απαιτήσεων των άρθρων 13 έως 19 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ.

- (2) Σύμφωνα με την οδηγία 2009/28/ΕΚ, έως τις 30 Ιουνίου του έτους 2009 η Επιτροπή πρέπει να υιοθετήσει σχεδίο-τυπο εθνικών σχεδίων δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια, όπου περιλαμβάνονται οι ελάχιστες απαιτήσεις του παραρτήματος VI της υπόψη οδηγίας,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Υιοθετείται το σχεδίο-τυπο εθνικών σχεδίων δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια που καθορίζεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης, το οποίο απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 30 Ιουνίου 2009.

Για την Επιτροπή
Andris PIEBALGS
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Σελίδα
1. Σύνοψη εθνικής πολιτικής για την ανανεώσιμη ενέργεια	35
2. Αναμενόμενη τελική κατανάλωση ενέργειας, 2010-2020	35
3. Στόχοι ανανεώσιμης ενέργειας και πορείες	39
3.1. Εθνικός συνολικός στόχος	39
3.2. Τομεακοί στόχοι και πορείες	39
4. Μέτρα για την επίτευξη των στόχων	44
4.1. Επισκόπηση όλων των πολιτικών και των μέτρων για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές	44
4.2. Ειδικά μέτρα για την τήρηση των απαιτήσεων των άρθρων 13, 14, 16 και των άρθρων 17 έως 21 της οδηγίας 2009/28/EK	44
4.2.1. Διοικητικές διαδικασίες και χωροταξία (άρθρο 13 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/28/EK)	44
4.2.2. Τεχνικές προδιαγραφές (άρθρο 13 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/28/EK)	45
4.2.3. Κτίρια (άρθρο 13 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/28/EK)	45
4.2.4. Παροχή πληροφοριών (άρθρο 14 παράγραφοι 1, 2 και 4 της οδηγίας 2009/28/EK)	46
4.2.5. Πιστοποίηση εγκαταστάτων (άρθρο 14 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/28/EK)	46
4.2.6. Ανάπτυξη υποδομής για την ηλεκτρική ενέργεια (άρθρο 16 παράγραφοι 1 και 3 έως 6 της οδηγίας 2009/28/EK)	47
4.2.7. Λειτουργία του ηλεκτρικού δικτύου (άρθρο 16 παράγραφοι 2, 7 και 8 της οδηγίας 2009/28/EK)	47
4.2.8. Ένταξη του βιοαερίου στο δίκτυο του φυσικού αερίου (άρθρο 16 παράγραφοι 7, 9 και 10 της οδηγίας 2009/28/EK)	48
4.2.9. Ανάπτυξη υποδομής τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης (άρθρο 16 παράγραφος 11 της οδηγίας 2009/28/EK) ..	48
4.2.10. Βιοκαύσιμα και άλλα βιοϋγρά – κριτήρια αειφορίας και επαλήθευση συμμόρφωσης (άρθρα 17 έως 21 της οδηγίας 2009/28/EK)	48
4.3. Συστήματα στήριξης για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ηλεκτρική ενέργεια, εφαρμοζόμενα από το κράτος μέλος ή από ομάδα κρατών μελών	49
4.4. Καθεστώτα στήριξης για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στη θέρμανση και στην ψύξη, εφαρμοζόμενο από το κράτος μέλος ή από ομάδα κρατών μελών	51
4.5. Καθεστώτα στήριξης για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στις μεταφορές, εφαρμοζόμενα από τα κράτη μέλη ή από ομάδα κρατών μελών	51
4.6. Ειδικά μέτρα για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από βιομάζα	52
4.6.1. Εφοδιασμός με βιομάζα: εγχώριος και μέσω εμπορίου	52
4.6.2. Μέτρα για την αύξηση διαθεσιμότητας βιομάζας, λαμβανόμενων υπόψη άλλων χρηστών βιομάζας (τομείς γεωργίας και βασιζόμενοι στη δασοπονία)	55
4.7. Προγραμματισμένη χρήση στατιστικών μεταβιβάσεων μεταξύ κρατών μελών και προγραμματισμένη συμμετοχή σε κοινά έργα με άλλα κράτη μέλη και με τρίτες χώρες	56
4.7.1. Διαδικαστικά θέματα	56
4.7.2. Εκτιμώμενη περίσσεια παραγωγής ανανεώσιμης ενέργειας σε σύγκριση με την ενδεικτική πορεία, η οποία θα μπορούσε να μεταβιβαστεί σε άλλα κράτη μέλη	56
4.7.3. Εκτιμώμενο δυναμικό για κοινά έργα	56
4.7.4. Εκτιμώμενη ζήτηση ανανεώσιμης ενέργειας που πρόκειται να ικανοποιηθεί με παραγωγή όχι εγχώρια	57
5. Εκτιμήσεις	57
5.1. Συνολικό μερίδιο που αναμένεται από κάθε τεχνολογία ανανεώσιμης ενέργειας για την εκπλήρωση των δεσμευτικών στόχων και της ενδεικτικής ενδιάμεσης πορείας για τα μερίδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στους τομείς ηλεκτροπαραγωγής, θέρμανσης και ψύξης και μεταφορών	57
5.2. Συνολικό μερίδιο αναμενόμενο από μέτρα ενεργειακής απόδοσης και εξοικονόμησης ενέργειας, ώστε να εκπληρώνονται οι δεσμευτικοί στόχοι για το 2020 και η ενδεικτική ενδιάμεση πορεία για τα μερίδια ενέργειας από ανανεώσιμους πόρους στην ηλεκτρική ενέργεια, τη θέρμανση και ψύξη και τις μεταφορές	61
5.3. Εκτίμηση των επιπτώσεων (προαιρετικό)	61
5.4. Κατάρτιση του εθνικού σχεδίου δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια και επακολούθηση της εφαρμογής του	62

Σχεδιάτυπο εθνικών σχεδίων δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια (ΕΣΔΑΕ)

Η οδηγία 2009/28/ΕΚ απαιτεί να υποβάλουν τα κράτη μέλη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέχρι τις 30 Ιουνίου του 2010 εθνικό σχέδιο δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια (ΕΣΔΑΕ - NREAP). Το παρόν αποτελεί σχεδιάτυπο για τα εν λόγω σχέδια δράσης. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ, η χρήση αυτού του σχεδιάτυπου είναι υποχρεωτική.

Ο σκοπός του σχεδιάτυπου είναι να διασφαλισθεί ότι τα ΕΣΔΑΕ είναι πλήρη, καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις της οδηγίας και είναι συγκρίσιμα μεταξύ τους, καθώς επίσης με τις μελλοντικές ανά διετία εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας.

Κατά τη συμπλήρωση του σχεδιάτυπου, ζητείται από τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τους ορισμούς, τους κανόνες υπολογισμού και την ορολογία της οδηγίας 2009/28/ΕΚ. Επιπλέον, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν τους ορισμούς, τους κανόνες υπολογισμού και την ορολογία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1099/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾.

Συμπληρωματικές πληροφορίες είναι δυνατόν να παρέχονται είτε στην προδιαγραφόμενη συγκρότηση του σχεδίου δράσης είτε με επισύναψη παραρτημάτων.

Τα χωρία με πλάγιους χαρακτήρες έχουν σκοπό να καθοδηγήσουν τα κράτη μέλη στην προετοιμασία του ΕΣΔΑΕ τους. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλείψουν τα χωρία αυτά στο κείμενο του ΕΣΔΑΕ που υποβάλλουν στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει στα κράτη μέλη ότι όλα τα εθνικά καθεστώτα στήριξης πρέπει να τηρούν τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων που προβλέπονται στα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ. Η κοινοποίηση των ΕΣΔΑΕ δεν αντικαθιστά κοινοποίηση κρατικής ενίσχυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

1. ΣΥΝΟΨΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Δίδεται σύντομη επισκόπηση της εθνικής πολιτικής για την ανανεώσιμη ενέργεια, με περιγραφή των στόχων της πολιτικής (όπως ασφάλεια εφοδιασμού, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη) και των κύριων στρατηγικών γραμμών της δράσης.

2. ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΤΕΛΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, 2010-2020

Στο κεφάλαιο αυτό ζητούνται από τα κράτη μέλη οι εκτιμήσεις τους όσον αφορά την ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας για όλους τους τύπους ενέργειας (από ανανεώσιμες και από συμβατικές πηγές), συνολικά και για κάθε τομέα, κατά το χρονικό διάστημα μέχρι το έτος 2020.

Οι εκτιμήσεις αυτές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη και τις αναμενόμενες επιπτώσεις μέτρων για την ενεργειακή απόδοση και την εξοικονόμηση ενέργειας που αναμένεται ότι θα εισαχθούν κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα. Κάτω από την επικεφαλίδα «εκδοχή αναφοράς» πρέπει να περιγραφεί εκδοχή στην οποία λαμβάνονται υπόψη μόνο τα μέτρα ενεργειακής απόδοσης και εξοικονόμησης ενέργειας που έχουν θεσπιστεί πριν από το 2009. Κάτω από την επικεφαλίδα «εκδοχή αυξημένης ενεργειακής απόδοσης» πρέπει να παρουσιαστεί εκδοχή όπου θα λαμβάνονται υπόψη όλα τα μέτρα που πρόκειται να θεσπιστούν από το έτος 2009. Η επεξεργασία των υπόλοιπων μερών του ΕΣΔΑΕ βασίζεται σε αυτή την εκδοχή αυξημένης ενεργειακής απόδοσης.

Ο όρος «κατανάλωση για θέρμανση και ψύξη» πρέπει να νοηθεί ότι σημαίνει την παραδιδόμενη θερμότητα που παράγεται (πωλούμενη θερμότητα), πλέον την τελική κατανάλωση όλων των υπολοίπων βασικών ενεργειακών προϊόντων, με εξαίρεση την ηλεκτρική ενέργεια σε τομείς τελικής χρήσης όπως η βιομηχανία, τα νοικοκυριά, οι υπηρεσίες, η γεωργία, η δασοκομία και η αλιεία. Συνεπώς, η έννοια θέρμανση και ψύξη καλύπτει και την τελική κατανάλωση ενέργειας για διεργασίες. Επίσης, είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται για θέρμανση και ψύξη σε τελική κατανάλωση ηλεκτρική ενέργεια, αλλά η ενέργεια αυτή καλύπτεται στο στόχο για την ηλεκτροπαραγωγή, και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο δεν περιλαμβάνεται εδώ.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 6 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ, για τη μέτρηση της συμμόρφωσης προς το στόχο για το 2020 και για την ενδιάμεση πορεία πρέπει να θεωρηθεί ότι η ποσότητα ενέργειας που καταναλώνεται στην πολιτική αεροπορία δεν υπερβαίνει το 6,18 % της ακαθάριστης τελικής κατανάλωσης ενέργειας του κράτους μέλους (4,12 % για την Κύπρο και τη Μάλτα). Στον πίνακα είναι δυνατόν να επέλθουν οι ενδεδειγμένες προσαρμογές (εφόσον απαιτείται). Ο σχετικός τρόπος υπολογισμού φαίνεται στο πλαίσιο που ακολουθεί.

⁽¹⁾ ΕΕ L 304 της 14.11.2008, σ. 1.

ΠΛΑΙΣΙΟ – Τρόπος υπολογισμού του «μηχανισμού άνω οριοθέτησης για την πολιτική αεροπορία» στην οδηγία ανανεώσιμης ενέργειας

Υποτίθεται ότι στη χώρα Α το μερίδιο της ενεργειακής κατανάλωσης πολιτικής αεροπορίας (ΕΚΠΑ) στη συνολική ακαθάριστη τελική ενεργειακή κατανάλωση (ΑΤΕΚ) είναι X:

$$X = \text{ΕΚΠΑ}/\text{ΑΤΕΚ}$$

Ας υποτεθεί ότι $X > 6,18 \%$

Στην περίπτωση αυτή το ανώτατο όριο συνεπάγεται ότι για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης,

$$\text{ΑΤΕΚπροσαρ} = \text{ΑΤΕΚ} - \text{ΕΚΠΑ} + \text{ΕΚΠΑπροσαρ}$$

$$\text{όπου ΕΚΠΑπροσαρ} = 0,0618 * \text{ΑΤΕΚ}$$

Δηλαδή

$$\text{ΑΤΕΚπροσαρ} = \text{ΑΤΕΚ} - \text{ΕΚΠΑ} + 0,0618 * \text{ΑΤΕΚ} =$$

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

$$= \text{ΑΤΕΚ} * (1,0618 - X)$$

Συνεπώς, η «προσαρμογή» ως ποσοστό % της πραγματικής ΑΤΕΚ και ως συνάρτηση του X είναι

$$\text{Προσαρμογή} = (\text{ΑΤΕΚ} - \text{ΑΤΕΚπροσαρ})/\text{ΑΤΕΚ} =$$

$$= X - 0,0618$$

Στην περίπτωση της Κύπρου και της Μάλτας, τα αριθμητικά μεγέθη 6,18 % και 0,0618 πρέπει αντιστοίχως να αντικατασταθούν από τα 4,12 % και 0,0412.

Πίνακας 1

Αναμενόμενη ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας τ... [κράτος μέλος] στη θέρμανση και ψύξη, την ηλεκτροπαραγωγή και τις μεταφορές μέχρι το έτος 2020, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων μέτρων ενεργειακής απόδοσης και εξοικονόμησης ενέργειας ⁽²⁾ κατά το χρονικό διάστημα 2010-2020 (κΤΠΠ)

	2005	2010		2011		2012		2013		2014	
	έτος βάσης	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση
1. θέρμανση και ψύξη ⁽¹⁾											
2. ηλεκτροπαραγωγή ⁽²⁾											
3. μεταφορές κατά το άρθρο 3 παράγραφος 4 στοιχείο α) ⁽³⁾											
4. Ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας ⁽⁴⁾											
Οι υπολογισμοί που ακολουθούν απαιτούνται μόνο εάν η τελική κατανάλωση ενέργειας για την πολιτική αεροπορία αναμένεται να υπερβαίνει το 6,18 % (4,12 % για τη Μάλτα και την Κύπρο):											
Τελική κατανάλωση στην πολιτική αεροπορία											
Μείωση για το όριο πολιτικής αεροπορίας ⁽⁵⁾ κατά το άρθρο 5 παράγραφος 6											
Συνολική κατανάλωση μετά τη μείωση για το όριο πολιτικής αεροπορίας											

⁽²⁾ Οι εκτιμήσεις αυτές για την ενεργειακή απόδοση και την εξοικονόμηση ενέργειας είναι συνεπείς με άλλες ανάλογες εκτιμήσεις τις οποίες κοινοποιούν στην Επιτροπή τα κράτη μέλη, κυρίως σε σχέδια δράσης με βάση την οδηγία για τις ενεργειακές υπηρεσίες και την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση κτιρίων. Εάν στα εν λόγω σχέδια δράσης χρησιμοποιούνται διαφορετικές μονάδες, πρέπει να προσδιορίζονται οι συντελεστές μετατροπής που εφαρμόζονται.

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση	εκδοχή αναφοράς	αυξημένη ενεργειακή απόδοση
1. θέρμανση και ψύξη ⁽¹⁾												
2. ηλεκτροπαραγωγή ⁽²⁾												
3. μεταφορές κατά το άρθρο 3 παράγραφος 4 στοιχείο α) ⁽³⁾												
4. Ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας ⁽⁴⁾												

Οι υπολογισμοί που ακολουθούν απαιτούνται μόνο εάν η τελική κατανάλωση ενέργειας για την πολιτική αεροπορία αναμένεται να υπερβαίνει το 6,18 % (4,12 % για τη Μάλτα και την Κύπρο):

Τελική κατανάλωση στην πολιτική αεροπορία												
Μείωση για το όριο πολιτικής αεροπορίας ⁽⁵⁾ κατά το άρθρο 5 παράγραφος 6												
Συνολική κατανάλωση μετά τη μείωση για το όριο πολιτικής αεροπορίας												

⁽¹⁾ Είναι η τελική κατανάλωση ενέργειας όλων των βασικών προϊόντων ενέργειας, εκτός από την ηλεκτρική ενέργεια για σκοπούς άλλους από μεταφορές, πλέον την κατανάλωση θερμότητας για ίδια χρήση σε σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας και τις θερμικές απώλειες σε δίκτυα (σημεία «2. Ίδια χρήση από εγκατάσταση» και «11. Απώλειες μεταφοράς και διανομής» του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1099/2008 (σ. 23-24).

⁽²⁾ Η ακαθάριστη κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας είναι η εθνική ακαθάριστη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, περιλαμβανομένης της αυτοπαραγωγής, πλέον εισαγωγές, μείον εξαγωγές.

⁽³⁾ Κατανάλωση μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 στοιχείο α) της οδηγίας 2009/28/ΕΚ. Όπως αναφέρεται στο σημείο 3 παράγραφος 4 στοιχείο γ) της οδηγίας 2009/28/ΕΚ, η ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές στις οδικές μεταφορές για αυτό το αριθμητικό δεδομένο πρέπει να πολλαπλασιαστεί επί συντελεστή 2,5.

⁽⁴⁾ Όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο στ) της οδηγίας 2009/28/ΕΚ. Περιλαμβάνονται η τελική κατανάλωση ενέργειας πλέον απώλειες δικτύου και ίδια χρήση θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας σε μονάδες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας (Σημείωση: δεν περιλαμβάνονται η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας για αποθήκευση νερού με άντληση ή για μετατροπή σε ηλεκτρικούς λέβητες ή αντλίες θερμότητας σε μονάδες τηλεθέρμανσης).

⁽⁵⁾ Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 6, η κατανάλωση για την πολιτική αεροπορία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνο μέχρι ποσοστό 6,18 % (μέσος κοινοτικός όρος) και για την Κύπρο και τη Μάλτα μέχρι 4,12 % της ακαθάριστης τελικής κατανάλωσης ενέργειας.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΕΣ

3.1. Εθνικός συνολικός στόχος

Πίνακας 2

Εθνικός συνολικός στόχος για το μερίδιο ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας το έτος 2005 και το έτος 2020 (αριθμητικά δεδομένα λαμβανόμενα από το παράρτημα Ι μέρος Α της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

A. Μερίδιο ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας το έτος 2005 (S2005) (%)	
B. Στόχος ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας το έτος 2020 (S2020) (%)	
Γ. Αναμενόμενη συνολική προσαρμοσμένη κατανάλωση ενέργειας το έτος 2020 (από τον πίνακα 1, τελευταία θέση) (κΤΠΠ)	
Δ. Αναμενόμενη ποσότητα ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές που αντιστοιχεί στο στόχο για το έτος 2020 (υπολογίζεται ως B x Γ) (κΤΠΠ)	

Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα επιλογής να εξετάζουν τα μέτρα ευελιξίας των άρθρων 6, 7, 8 και 11 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ με σκοπό να καταστεί μέρος της κατανάλωσής τους σε ανανεώσιμη ενέργεια διαθέσιμο προς καταλογισμό στους στόχους άλλο(-ων) κράτους(-ών) μέλους(-ων) – ή με σκοπό να καταλογιστεί ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές καταλωθείσα σε άλλο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) σε δικούς τους στόχους. Επί πλέον, έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν φυσικές εισαγωγές από τρίτες χώρες ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ.

Οποιαδήποτε εκτίμηση του δυναμικού ανανεώσιμης ενέργειας της χώρας σας είναι δυνατόν να προσαρτηθεί ως παράρτημα.

Επίσης ως παράρτημα είναι δυνατό να προσαρτηθούν οποιοδήποτε στόχοι ανανεώσιμης ενέργειας σε περιφερειακό επίπεδο ή σε σημαντικές πόλεις ή σε σημαντικές ενεργοβόρες βιομηχανίες που υποστηρίζουν την εκπλήρωση του εθνικού στόχου ανανεώσιμης ενέργειας

3.2. Τομεακοί στόχοι και πορείες

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ, τα κράτη μέλη πρέπει να ορίζουν τους στόχους τους για το μερίδιο ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές το έτος 2020 στους τομείς:

- θέρμανση και ψύξη,
- ηλεκτροπαραγωγή,
- μεταφορές.

Το σύνολο για τους τρεις τομεακούς στόχους, εκφρασμένο σε αναμενόμενες ποσότητες (κΤΠΠ), καθώς και η προγραμματισμένη χρήση μέτρων ευελιξίας, πρέπει να φθάνουν τουλάχιστον στο ύψος της αναμενόμενης ποσότητας ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές που αντιστοιχεί στο στόχο του κράτους μέλους για το έτος 2020 (αναφέρεται στην τελευταία θέση του πίνακα 2).

Επιπροσθέτως, ο στόχος για τις μεταφορές πρέπει να είναι συμβατός με τις απαιτήσεις του άρθρου 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ όσον αφορά μερίδιο 10 % της ανανεώσιμης ενέργειας στις μεταφορές. Όμως πρέπει να σημειωθεί ότι ο υπολογισμός της συμμόρφωσης προς τον στόχο του άρθρου 3 παράγραφος 4 διαφέρει από τον υπολογισμό της συμμετοχής των μεταφορών στον συνολικό εθνικό στόχο του κράτους μέλους για την ανανεώσιμη ενέργεια.

Για τον στόχο μεταφορών, και όχι για τον συνολικό στόχο:

- από τα προϊόντα πετρελαίου, μόνο η βενζίνη και το πετρέλαιο ντίζελ καταλογίζονται στον **παρονομαστή**. Αυτό σημαίνει ότι η κηροζίνη/το καύσιμο αεριωθουμένων που χρησιμοποιείται στην πολιτική αεροπορία και το βαρύ πετρέλαιο που χρησιμοποιείται στη ναυτιλία δεν καταλογίζονται (αν και το πετρέλαιο ντίζελ που χρησιμοποιείται από ορισμένες αμαξοστοιχίες και ορισμένα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας καταλογίζεται),
- βιοκαύσιμα από απόβλητα, κατάλοιπα, μη εδωδόμες κυτταρινούχες ύλες και λιγνοκυτταρινούχες ύλες καταλογίζονται διπλασιασμένες στον **αριθμητή**,
- ηλεκτροπαραγωγή από ανανεώσιμες πηγές που χρησιμοποιείται σε οδικά οχήματα καταλογίζεται πολλαπλασιασμένη επί 2,5 στον **αριθμητή και στον παρονομαστή**.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 4 στοιχείο γ) της οδηγίας 2009/28/EK, για τον υπολογισμό του μεριδίου της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές και καταναλίσκεται από ηλεκτροκίνητα οχήματα τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέγουν να χρησιμοποιούν είτε το μέσο μερίδιο της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στην Κοινότητα είτε το μερίδιο της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές στη χώρα τους, όπως μετρήθηκε δύο έτη πριν από το υπό συζήτηση έτος. Για την εκτίμηση του μέσου μεριδίου της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στην Κοινότητα, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις μελλοντικές εκδοχές που έχουν εκπονηθεί από/για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ⁽³⁾.

Κατά τον καθορισμό τομειακών στόχων για το έτος 2020, τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να περιγράψουν την πορεία που αναμένουν ότι θα ακολουθήσει η ανάπτυξη της χρήσης ανανεώσιμης ενέργειας σε κάθε τομέα μεταξύ 2010 και 2020. Οι τομειακοί στόχοι ανανεώσιμης ενέργειας στην περίπτωση της ηλεκτροπαραγωγής και της θέρμανσης και ψύξης και οι τομειακές πορείες αποτελούν εκτιμήσεις.

Με τον πίνακα 3 ζητείται από τα κράτη μέλη η παροχή των πληροφοριών που αναφέρονται ανωτέρω.

Κατά τη συμπλήρωση του πίνακα, από τα κράτη μέλη ζητείται να προχωρήσουν στη λεπτομερέστερη ανάλυση για την αναμενόμενη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας που απαιτείται στον πίνακα 9. Οι πίνακες υπολογισμού 4α και 4β βοηθούν για τη συμπλήρωση του πίνακα 3.

Σύμφωνα με την οδηγία, τα κράτη μέλη οφείλουν να δημοσιεύσουν και να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή τις προβλέψεις τους για τη χρησιμοποίηση των μέτρων ευελιξίας έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2009. Από τα κράτη μέλη ζητείται να προχωρήσουν στην πρόβλεψη αυτή με συμπλήρωση των σχετικών μερών του πίνακα 4α. Πάντως, δεν ζητείται από τα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν στα σχέδια δράσης τους τα ίδια αριθμητικά δεδομένα που περιέχονται στα έγγραφα προβλέψεών τους. Ειδικότερα, έχουν τη δυνατότητα προσαρμογής των αριθμητικών δεδομένων υπό το πρίσμα των πληροφοριών που παρέχονται σε έγγραφα προβλέψεων άλλων κρατών μελών.

⁽³⁾ Παραδείγματος χάρι την εκδοχή που αναπτύσσεται στο προσάρτημα 4, σ. 287, στα «Appendixes to Model-based Analysis of the 2008 EU Policy Package on Climate Change and Renewables» (Προσαρτήματα σε μοντελοποιημένη ανάλυση της δέσμης πολιτικών μέτρων της ΕΕ για το 2008 όσον αφορά την κλιματική αλλαγή και τις ανανεώσιμες ενέργειες): http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/climat_action_analysis_appendix.pdf. Στην εκδοχή αυτή, το μέσο μερίδιο ακαθάριστης παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ των 27 από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ανέρχεται σε 19,4 %, 24,6 % και 32,4 % αντίστοιχως για τα έτη 2010, 2015 και 2020.

Πίνακας 3

Εθνικός στόχος για το 2020 και εκτιώ ενη πορεία της ενέργειας από ανανεώσι ες πηγές στη θέρ ανση και ψύξη, στην ηλεκτροπαραγωγή και στις εταφορές

(Αναμένεται ότι για τη συμπλήρωση του πίνακα 3 θα βοηθήσουν οι πίνακες υπολογισμού 4α και 4β)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΑΠΕ-Θ & Ψ ⁽¹⁾												
ΑΠΕ-ΗΕ ⁽²⁾												
ΑΠΕ-Μ ⁽³⁾												
Συνολικό μερίδιο ΑΠΕ ⁽⁴⁾												
Εκ των οποίων από μηχανισμό συνεργασίας ⁽⁵⁾												
Περίσσεια για το μηχανισμό συνεργασίας ⁽⁵⁾												

(%)

- (1) Μεριδιο ανανεώσιμης ενέργειας στη θέρμανση και ψύξη: ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές για θέρμανση και ψύξη [όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β) και στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ], διαιρούμενη διά της ακαθάριστης τελικής κατανάλωσης ενέργειας για θέρμανση και ψύξη. Η γραμμή Α του πίνακα 4α διαιρείται δια της γραμμής 1 του πίνακα 1.
- (2) Μεριδιο ανανεώσιμης ενέργειας στην ηλεκτρική ενέργεια: ακαθάριστη τελική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές για ηλεκτρική ενέργεια [όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) και στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ], διαιρούμενη δια της συνολικής ακαθάριστης τελικής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας. Η σειρά Β του πίνακα 4α διαιρείται δια της σειράς 2 του πίνακα 1.
- (3) Μεριδιο ανανεώσιμης ενέργειας μεταφορές: τελική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές καταναλισκόμενη στις μεταφορές [βλέπε άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και άρθρο 5 παράγραφος 5 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ], διαιρούμενη δια της κατανάλωσης στις μεταφορές 1. βενζίνης· 2. πετρελαίου ντίζελ· 3. βιοκαυσίμων χρησιμοποιούμενων στις οδικές και στις σιδηροδρομικές μεταφορές και 4. ηλεκτρικής ενέργειας στις χερσαίες μεταφορές (όπως εκφράζεται στη σειρά 3 του πίνακα 1). Η γραμμή Ι του πίνακα 4β διαιρείται διά της σειράς 3 του πίνακα 1.
- (4) Μεριδιο ανανεώσιμης ενέργειας στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας. Η σειρά Ζ του πίνακα 4α διαιρείται δια της σειράς 4 του πίνακα 1.
- (5) Ως ποσοστό του συνολικού μεριδίου ΑΠΕ.

Κατά το μέρος Β του παραρτήματος Ι της οδηγίας (S = μερίδιο)			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}
ΑΠΕ, ελάχιστη διαδρομή ⁽¹⁾								
ΑΠΕ, μέγιστη διαδρομή (κΤΠΠ)								

(1) Όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι.Β της οδηγίας 2009/28/ΕΚ.

Πίνακας 4α

Πίνακας υπολογισμού για το μερίδιο της ανανεώσιμης ενέργειας κάθε τομέα στην τελική κατανάλωση ενέργειας

(κΤΠΠ)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A. Αναμενόμενη ακαθάριστη τελική κατανάλωση ΑΠΕ για θέρμανση και ψύξη												
B. Αναμενόμενη ακαθάριστη τελική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ												
Γ. Αναμενόμενη τελική κατανάλωση ενέργειας από ΑΠΕ στις μεταφορές												
Δ. Αναμενόμενη συνολική κατανάλωση ΑΠΕ ⁽¹⁾												
Ε. Αναμενόμενη μεταβίβαση ΑΠΕ προς άλλα κράτη μέλη												
ΣΤ. Αναμενόμενη μεταβίβαση ΑΠΕ από άλλα κράτη μέλη και τρίτες χώρες												
Ζ. Αναμενόμενη κατανάλωση ΑΠΕ προσαρμοσμένη για στόχο (Δ) - (Ε) + (ΣΤ)												

⁽¹⁾ Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ, το αέριο, η ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο που προέρχονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας λαμβάνονται υπόψη μόνο μία φορά. Δεν επιτρέπεται διπλός καταλογισμός.

Πίνακας υπολογισμού της ανανεώσιμης ενέργειας στο μερίδιο των μεταφορών

(κΤΠ)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Η. Αναμενόμενη κατανάλωση ΑΠΕ στις μεταφορές ⁽¹⁾												
Θ. Αναμενόμενη ηλεκτροπαραγωγή από ΑΠΕ στις οδικές μεταφορές ⁽²⁾												
Ι. Αναμενόμενη κατανάλωση βιοκαυσίμων από απόβλητα, κατάλοιπα, μη εδωδόμενες κυτταρινούχες και λιγνοκυτταρινούχες ύλες στις μεταφορές ⁽²⁾												
ΙΑ. Αναμενόμενο μερίδιο ΑΠΕ στις μεταφορές για το στόχο ΑΠΕ - Μ: (Γ) + (2,5-1) x (Η) + (2-1) x (Θ)												

⁽¹⁾ Περιέχονται όλες οι ΑΠΕ που χρησιμοποιούνται σε μεταφορές, περιλαμβανομένων της ηλεκτρικής ενέργειας, του υδρογόνου και του αερίου από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και εξαιρουμένων των βιοκαυσίμων που δεν πληρούν τα κριτήρια αιεφορίας (βλέπε άρθρο 5 παράγραφος 1 τελευταίο εδάφιο). Εδώ εξειδικεύονται οι πραγματικές τιμές χωρίς χρήση των συντελεστών πολλαπλασιασμού.

⁽²⁾ Εδώ εξειδικεύονται οι πραγματικές τιμές χωρίς χρήση των συντελεστών πολλαπλασιασμού.

4. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

4.1. Επισκόπηση όλων των πολιτικών και των μέτρων για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές

Πίνακας 5

Επισκόπηση όλων των πολιτικών και των μέτρων

Όνομα και στοιχεία αναφοράς του μέτρου	Τύπος μέτρου (*)	Αναμενόμενο αποτέλεσμα (**)	Στοχευόμενη ομάδα ή/και δραστηριότητα (***)	Υφίσταται ή έχει προγραμματιστεί	Ημερομηνίες έναρξης και περάτωσης του μέτρου
1.					
2.					
3.					
...					

(*) Αναφέρεται αν το μέτρο είναι (κατά κύριο λόγο) ρυθμιστικό, χρηματοοικονομικό ή ήπιου τύπου (π.χ. ενημερωτική εξόρμηση).

(**) Συνίσταται το αναμενόμενο αποτέλεσμα σε μεταβολή συμπεριφοράς, σε εγκαταστημένη δυναμικότητα (MW· τόνοι/έτος), σε παραγωγή ενέργειας (κΤΠ);

(***) Ποια είναι τα στοχευόμενα πρόσωπα: επενδυτές, τελικοί καταναλωτές, δημόσια διοίκηση, μελετητές, αρχιτέκτονες, εγκαταστάτες κ.λπ.; Ή ποια είναι η στοχευόμενη δραστηριότητα/ο στοχευόμενος τομέας: παραγωγή βιοκαυσίμου, ενεργειακή χρήση ζωικής κοπριάς κ.λπ.);

4.2. Ειδικά μέτρα για την τήρηση των απαιτήσεων των άρθρων 13, 14, 16 και των άρθρων 17 έως 21 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ

4.2.1. Διοικητικές διαδικασίες και χωροταξικός σχεδιασμός (άρθρο 13 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

Στην απάντηση των ερωτήσεων που ακολουθούν, ζητείται από τα κράτη μέλη να εξηγήσουν τους υφιστάμενους εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς κανόνες που αφορούν τις διαδικασίες έγκρισης, πιστοποίησης και αδειοδότησης που εφαρμόζονται για μονάδες και συναφή δικτυακή υποδομή μεταφοράς και διανομής για την ηλεκτροπαραγωγή, τη θέρμανση ή την ψύξη από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και τη διεργασία μετασχηματισμού της βιομάζας σε βιοκαύσιμα ή άλλα ενεργειακά προϊόντα. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι αναγκαία η λήψη περαιτέρω μέτρων για να εξασφαλιστεί ότι οι διαδικασίες είναι αναλογικές και αναγκαίες, ζητείται από τα κράτη μέλη να περιγράψουν επίσης προγραμματισμένες αναθεωρήσεις, αναμενόμενα αποτελέσματα καθώς και να αναφέρουν την αρχή που είναι αρμόδια για την εκτέλεση των αναθεωρήσεων αυτών. Όταν πρόκειται για πληροφορίες που αφορούν συγκεκριμένη τεχνολογία, αυτό πρέπει να επισημαίνεται. Επίσης, σε περιπτώσεις που περιφερειακές/τοπικές αρχές διαδραματίζουν ουσιώδη ρόλο, παρέχονται σχετικές εξηγήσεις.

- α) Κατάλογος υφιστάμενης εθνικής και, εφόσον υφίσταται, περιφερειακής νομοθεσίας για τις διαδικασίες έγκρισης, πιστοποίησης, αδειοδότησης και για τον χωροταξικό σχεδιασμό, η οποία εφαρμόζεται για μονάδες και τη συναφή δικτυακή υποδομή μεταφοράς και διανομής;
- β) Αρμόδιο(-α) υπουργείο(-α)/αρμόδια(-ες) αρχή(-ές) και σχετικές αρμοδιότητες στον αντίστοιχο τομέα;
- γ) Προβλεπόμενη αναθεώρηση για τη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων που περιγράφονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ μέχρι τις: [ημερομηνία]
- δ) Περιλήψη υφιστάμενων και προγραμματισμένων μέτρων σε περιφερειακό/τοπικό επίπεδο (εφόσον υπάρχουν);
- ε) Υπάρχουν περιττά εμπόδια ή δυσανάλογες απαιτήσεις που έχουν εντοπιστεί όσον αφορά τις διαδικασίες έγκρισης, πιστοποίησης και αδειοδότησης που εφαρμόζονται για μονάδες και συναφή δικτυακή υποδομή μεταφοράς και διανομής για την ηλεκτροπαραγωγή, τη θέρμανση και ψύξη από ανανεώσιμες πηγές και για τις διεργασίες μετασχηματισμού βιομάζας προς βιοκαύσιμα ή άλλα ενεργειακά προϊόντα; Εάν υπάρχουν, ποια είναι;
- στ) Ποιο επίπεδο διοίκησης (τοπικό, περιφερειακό και εθνικό) είναι αρμόδιο για την έγκριση, την πιστοποίηση και την αδειοδότηση εγκαταστάσεων ανανεώσιμης ενέργειας και για τον χωροταξικό σχεδιασμό; (Εάν εξαρτάται από τον τύπο εγκατάστασης, να αναφερθεί.) Εάν εμπλέκονται περισσότερα από ένα επίπεδα, πώς πραγματοποιείται ο συντονισμός μεταξύ των διάφορων επιπέδων; Πώς θα βελτιωθεί μελλοντικά ο συντονισμός μεταξύ διάφορων αρμόδιων αρχών;
- ζ) Πώς διασφαλίζεται η διαθεσιμότητα περιεκτικής πληροφόρησης σχετικά με την εξέταση αιτήσεων έγκρισης, πιστοποίησης και αδειοδότησης και για την παροχή βοήθειας σε αιτούντες; Τι είδους πληροφορίες και βοήθεια είναι διαθέσιμες σε δυνητικούς αιτούντες όσον αφορά τις αιτήσεις τους για νέες εγκαταστάσεις ανανεώσιμης ενέργειας;
- η) Πώς διευκολύνεται ο οριζόντιος συντονισμός μεταξύ διάφορων διοικητικών οργάνων, αρμόδιων για τα διάφορα μέρη της άδειας; Πόσες φάσεις διαδικασίας απαιτούνται για τη λήψη της τελικής έγκρισης/κάθε απαιτούμενης άδειας; Υπάρχει μονοαπευθυντική θυρίδα για το συντονισμό όλων των φάσεων; Ανακοινώνονται εκ των προτέρων χρονοδιαγράμματα για τη διεκπεραίωση των αιτήσεων; Ποιος ο μέσος χρόνος για τη λήψη απόφασης σχετικά με την αίτηση;

- θ) Λαμβάνονται υπόψη κατά τις διαδικασίες έγκρισης οι ιδιαιτερότητες των διάφορων τεχνολογιών ανανεώσιμης ενέργειας; Εάν ναι, να περιγραφεί ο τρόπος. Εάν όχι, προβλέπεται να λαμβάνονται υπόψη μελλοντικά;
- ι) Υπάρχουν ειδικές διαδικασίες, παραδείγματος χάρι απλή γνωστοποίηση, για μικρές, αποκεντρωμένες εγκαταστάσεις (όπως ηλιακοί συλλέκτες σε κτίρια ή λέβητες βιομάζας σε κτίρια); Εάν ναι, να περιγραφούν οι φάσεις της διαδικασίας. Είναι οι κανόνες δημοσιοποιημένοι και διαθέσιμοι στους πολίτες; Πού δημοσιεύονται; Προγραμματίζεται η εισαγωγή απλουστευμένων διαδικασιών γνωστοποίησης μελλοντικά; Εάν ναι, για ποιους τύπους εγκαταστάσεων/συστήματος; (Είναι δυνατή η καταμέτρηση καθαρής ενέργειας);
- ια) Πού δημοσιεύεται το ποσό των τελών των σχετικών με αιτήσεις για έγκριση/άδειες κάθε είδους όσον αφορά νέες εγκαταστάσεις; Είναι τα τέλη συσχετισμένα προς τις διοικητικές δαπάνες χορήγησης των αδειών αυτών; Υπάρχει σχέδιο αναθεώρησης αυτών των τελών;
- ιβ) Υπάρχει επίσημη καθοδήγηση προς τοπικά και περιφερειακά διοικητικά όργανα, όσον αφορά τον προγραμματισμό, τη μελέτη, την κατασκευή και την ανακαίνιση βιομηχανικών και οικιστικών περιοχών, σχετικά με την εγκατάσταση εξοπλισμού και συστημάτων που χρησιμοποιούν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για την ηλεκτροπαραγωγή καθώς και τη θέρμανση και ψύξη, περιλαμβανομένων της τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης; Εφόσον δεν υπάρχει επίσημη καθοδήγηση ή η υπάρχουσα είναι ανεπαρκής, πώς και πότε θα αντιμετωπιστεί αυτή η ανάγκη;
- ιγ) Υπάρχει ειδική κατάρτιση για υπάλληλους χειριζόμενους διαδικασίες έγκρισης, πιστοποίησης και αδειοδότησης εγκαταστάσεων ανανεώσιμης ενέργειας;

4.2.2. Τεχνικές προδιαγραφές (άρθρο 13 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

- α) Για την υπαγωγή τους σε καθεστώς στήριξης, πρέπει οι τεχνολογίες ανανεώσιμης ενέργειας να πληρούν ορισμένα ποιοτικά πρότυπα; Εάν ναι, να αναφερθούν οι εγκαταστάσεις και τα ποιοτικά πρότυπα. Πρόκειται για εθνικά ή περιφερειακά πρότυπα που υπερβαίνουν τα ευρωπαϊκά πρότυπα;

4.2.3. Κτίρια (άρθρο 13 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

Αν σημειωθεί ότι, όταν αναφέρεται η αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας σε κτίρια, δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο εφοδιασμός με ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές του εθνικού δικτύου. Στην προκειμένη περίπτωση το επίκεντρο αποτελεί η αύξηση του τοπικού εφοδιασμού μεμονωμένων κτιρίων με θερμότητα ή/και ηλεκτρική ενέργεια. Επίσης, θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη η απευθείας παροχή θερμότητας ή ψύξης σε κτίρια μέσω τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης.

- α) Αναφορά σε υφιστάμενη εθνική και περιφερειακή νομοθεσία (εφόσον υπάρχει) και περιληψη τοπικής νομοθεσίας σχετικής με την αύξηση του μεριδίου ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στον τομέα των κτιρίων;
- β) Αρμόδιο(-α) υπουργείο(-α)/αρμόδια(-ες) αρχή(-ές):
- γ) Αναθεώρηση κανόνων, ενδεχομένως, προγραμματισμένη μέχρι τις: [ημερομηνία]
- δ) Περιληψη των υφιστάμενων και προγραμματισμένων μέτρων σε περιφερειακό/τοπικό επίπεδο:
- ε) Υφίστανται σε κανονισμούς και κώδικες για κτίρια ελάχιστα επίπεδα για τη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας; Σε ποιες γεωγραφικές περιοχές υπάρχουν και σε τι συνίστανται αυτές οι απαιτήσεις; (Να δοθεί συνοπτική περιγραφή). Ειδικότερα, ποια μέτρα έχουν ενσωματωθεί σε αυτούς τους κώδικες, ώστε να διασφαλίζεται ότι θα αυξηθεί το μερίδιο ανανεώσιμης ενέργειας χρησιμοποιούμενης στον κτιριακό τομέα; Ποια είναι τα μελλοντικά σχέδια όσον αφορά αυτές τις απαιτήσεις/αυτά τα μέτρα;
- στ) Ποια η προβλεπόμενη αύξηση της χρήσης ανανεώσιμης ενέργειας σε κτίρια μέχρι το έτος 2020; (Αν είναι δυνατόν, να γίνει διαφοροποίηση μεταξύ κατοικιών - «μονοκατοικίες» και «πολυκατοικίες», εμπορικών καταστημάτων, δημόσιων καταστημάτων και βιομηχανιών.) (Για να απαντήσετε στην ερώτηση αυτή μπορείτε να χρησιμοποιήσετε πίνακα, όπως ο πίνακας 6 που ακολουθεί. Τα δεδομένα είναι δυνατόν να δίδονται ανά έτος, ή για επιλεγμένα έτη. Πρέπει να περιλαμβάνονται η θέρμανση και ψύξη καθώς και η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.)

Πίνακας 6

Εκτιμώμενο μερίδιο ανανεώσιμης ενέργειας στον τομέα των κτιρίων

(%)

	2005	2010	2015	2020
Κατοικίες				
Εμπορικά καταστήματα				
Δημόσια καταστήματα				
Βιομηχανίες				
Σύνολο				

- ζ) Έχουν ληφθεί υπόψη στην εθνική πολιτική υποχρεώσεις όσον αφορά ελάχιστα επίπεδα ανανεώσιμης ενέργειας σε νέα και πρόσφατα ανακαινισμένα κτίρια; Εάν ναι, ποια είναι τα σχετικά επίπεδα; Εάν όχι, πώς θα αξιοποιηθούν μέχρι το έτος 2015 οι δυνατότητες που προσφέρει αυτή η πολιτική επιλογή;
- η) Να περιγραφούν προγράμματα για τη διασφάλιση του υποδειγματικού ρόλου των δημόσιων κτιρίων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο με χρήση εγκαταστάσεων ανανεώσιμης ενέργειας ή με την ανάδειξη τους ως κτιρίων μηδενικής ενέργειας από το έτος 2012 και μετά. (Να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις με βάση την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων.)
- θ) Πώς προωθούνται οι τεχνολογίες ανανεώσιμης ενέργειας με υψηλή ενεργειακή απόδοση στα κτίρια; [Μέτρα του είδους αυτού μπορεί να αφορούν λέβητες βιομάζας, αντλίες θερμότητας και ηλιακό θερμικό εξοπλισμό που πληρούν τις απαιτήσεις οικολογικής σήμανσης ή άλλων προτύπων που έχουν αναπτυχθεί σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο (βλέπε κείμενο άρθρου 13 παράγραφος 6).]

4.2.4. Παροχή πληροφοριών (άρθρο 14 παράγραφοι 1, 2 και 4 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

Πρέπει να περιγράφονται τρέχουσες και μελλοντικές εξορμήσεις και προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης καθώς και προγραμματισμένες αναθεωρήσεις και αναμενόμενα αποτελέσματα. Επίσης τα κράτη μέλη οφείλουν να γνωστοποιήσουν την αρμόδια αρχή που θα παρακολουθεί και θα αναθεωρεί τα αποτελέσματα των προγραμμάτων. Σε περιπτώσεις που περιφερειακές/τοπικές αρχές επίσης διαδραματίζουν ουσιώδη ρόλο, ο ρόλος αυτός αναφέρεται και περιγράφεται συνοπτικά.

- α) Αναφορά σε υφιστάμενη εθνική ή/και περιφερειακή νομοθεσία (αν υπάρχει) όσον αφορά απαιτήσεις παροχής πληροφοριών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ:
- β) Αρμόδιο(-α) όργανο(-α) για τη διάδοση πληροφοριών σε εθνικό/περιφερειακό/τοπικό επίπεδο:
- γ) Περίληψη των υφιστάμενων και προγραμματισμένων μέτρων σε περιφερειακό/τοπικό επίπεδο (εφόσον υπάρχουν):
- δ) Να αναφερθεί ο τρόπος με τον οποίο καθίστανται διαθέσιμες σε όλους τους ενδιαφερομένους (καταναλωτές, κατασκευαστές, εγκαταστάτες, αρχιτέκτονες, προμηθευτές συναφούς εξοπλισμού και οχημάτων) οι πληροφορίες σχετικά με υποστηρικτικά μέτρα για τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην ηλεκτροπαραγωγή, τη θέρμανση και ψύξη και στις μεταφορές. Ποιος είναι υπεύθυνος για την ορθότητα και τη δημοσίευση αυτών των πληροφοριών; Υπάρχουν ειδικές πηγές πληροφόρησης για τις διάφορες ομάδες-στόχους, όπως τελικούς καταναλωτές, κατασκευαστές, διαχειριστές ακίνητης περιουσίας, κτηματομεσίτες, εγκαταστάτες, αρχιτέκτονες, κατόχους γεωργικών εκμεταλλεύσεων, προμηθευτές εξοπλισμού που χρησιμοποιεί ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, δημόσια διοίκηση; Υφίστανται ήδη εκστρατείες ενημέρωσης ή μόνιμα κέντρα ενημέρωσης, ή έχουν προγραμματιστεί για το μέλλον;
- ε) Ποιος είναι υπεύθυνος για τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με τα καθαρά οφέλη, το κόστος και την ενεργειακή απόδοση του εξοπλισμού και των συστημάτων που χρησιμοποιούν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για θέρμανση, ψύξη και ηλεκτροπαραγωγή; (Ο προμηθευτής του εξοπλισμού ή του συστήματος, δημόσιο όργανο, ή άλλος;)
- στ) Πώς παρέχεται σε μελετητές και αρχιτέκτονες καθοδήγηση που θα τους βοηθήσει στην ορθή εξέταση του βέλτιστου συνδυασμού ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τεχνολογιών υψηλής απόδοσης και τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης κατά τον προγραμματισμό, τη μελέτη, την κατασκευή και την ανακαίνιση βιομηχανικών ή οικιστικών περιοχών; Ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό;
- ζ) Να περιγραφούν τα υφιστάμενα και προγραμματισμένα προγράμματα ενημέρωσης, ευαισθητοποίησης και κατάρτισης για πολίτες σχετικά με τα οφέλη και τα πρακτικά πλεονεκτήματα της ανάπτυξης και χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Ποιος είναι ο ρόλος των περιφερειακών και τοπικών παραγόντων στη μελέτη και τη διαχείριση αυτών των προγραμμάτων;

4.2.5. Πιστοποίηση εγκαταστατών (άρθρο 14 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

- α) Αναφορά σε υφιστάμενη εθνική ή/και περιφερειακή νομοθεσία (εάν υπάρχει) όσον αφορά την πιστοποίηση ή ισοδύναμα συστήματα βεβαίωσης καταλληλότητας (χαρακτηρισμού) για εγκαταστάτες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ:
- β) Όργανο(-α) αρμόδιο(-α) όσον αφορά τη σύσταση και την έγκριση μέχρι το έτος 2012 συστημάτων πιστοποίησης/βεβαίωσης καταλληλότητας για εγκαταστάτες μικρών λεβητών βιομάζας και εστίων, ηλιακών φωτοβολταϊκών και ηλιακών θερμικών συστημάτων, γεωθερμικών συστημάτων μικρού βάθους και αντλιών θερμότητας:
- γ) Υπάρχουν τέτοιου είδους συστήματα πιστοποίησης/βεβαίωσης καταλληλότητας; Εάν ναι, να περιγραφούν.
- δ) Υπάρχουν για τα συστήματα αυτά πληροφορίες διαθέσιμες στο κοινό; Υπάρχουν δημοσιευμένοι κατάλογοι πιστοποιημένων ή αναγνωρισμένων εγκαταστατών; Εάν ναι πού; Υπάρχουν άλλα συστήματα αποδεκτά ως ισοδύναμα προς το εθνικό/περιφερειακό σύστημα;
- ε) Περίληψη υφιστάμενων και προγραμματισμένων μέτρων σε περιφερειακό/τοπικό επίπεδο (εφόσον υπάρχουν).

4.2.6. Ανάπτυξη υποδομής για την ηλεκτρική ενέργεια (άρθρο 16 παράγραφοι 1 και 3 έως 6 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

Εκτός από την υφιστάμενη κατάσταση και την ήδη υφιστάμενη νομοθεσία, πρέπει να περιγραφούν μελλοντικές ενέργειες, προγραμματισμένες αναθεωρήσεις, σχετικά αρμόδια όργανα καθώς και αναμενόμενα αποτελέσματα.

- α) Αναφορά σε υφιστάμενη εθνική νομοθεσία όσον αφορά απαιτήσεις σχετικές με τα ενεργειακά δίκτυα (άρθρο 16):
- β) Πώς εξασφαλίζεται ότι τα δίκτυα μεταφοράς και διανομής θα αναπτυχθούν έτσι ώστε να ενσωματωθεί η στοχευόμενη ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές με ταυτόχρονη διατήρηση της ασφαλούς λειτουργίας του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας; Πώς περιλαμβάνεται η απαίτηση αυτή στον περιοδικό προγραμματισμό δικτύου των φορέων εκμετάλλευσης μεταφοράς και διανομής;
- γ) Ποιος θα είναι ο ρόλος των ευφών δικτύων, των εργαλείων τεχνολογίας πληροφοριών και των μέσων αποθήκευσης; Πώς θα διασφαλιστεί η ανάπτυξη τους;
- δ) Έχει προγραμματιστεί η ενίσχυση της ικανότητας διασύνδεσης με γειτονικές χώρες; Εάν ναι, ποιοι είναι οι διασυνδεδόμενοι, για ποια ικανότητα και μέχρι πότε;
- ε) Πώς αντιμετωπίζεται η επιτάχυνση των διαδικασιών έγκρισης υποδομής δικτύου; Ποια η τρέχουσα κατάσταση και ο μέσος χρόνος για τη χορήγηση έγκρισης; Πώς θα βελτιωθεί η κατάσταση; (Να αναφερθούν η υφιστάμενη κατάσταση και η νομοθεσία, οι συμφωνήσεις που έχουν εντοπιστεί και τα σχέδια εκσυγχρονισμού της διαδικασίας με χρονικό πλαίσιο εφαρμογής και αναμενόμενα αποτελέσματα.)
- στ) Πώς διασφαλίζεται ο συντονισμός μεταξύ έγκρισης υποδομής δικτύου και άλλων διαδικασιών διοικητικού προγραμματισμού;
- ζ) Προβλέπονται δικαιώματα προτεραιότητας σύνδεσης ή εφεδρική ικανότητα σύνδεσης για νέες εγκαταστάσεις που παράγουν ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές;
- η) Υπάρχουν εγκαταστάσεις με ανανεώσιμες πηγές έτοιμες να συνδεθούν επιγραμματικά, οι οποίες όμως δεν έχουν ακόμη συνδεθεί λόγω περιορισμών ικανότητας του δικτύου; Εάν συμβαίνει αυτό, να αναφερθούν τα μέτρα που λαμβάνονται για την επίλυσή του και το σχετικό χρονικό πλαίσιο.
- θ) Έχουν καταρτίσει και δημοσιεύσει οι φορείς εκμετάλλευσης του συστήματος μεταφοράς και διανομής τους κανόνες σχετικά με τον επιμερισμό και την ανάληψη των δαπανών για τις τεχνικές προσαρμογές του δικτύου; Εάν ναι, πού; Πώς διασφαλίζεται ότι οι κανόνες αυτοί βασίζονται σε αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια; Υπάρχουν ειδικοί κανόνες για παραγωγούς εγκαταστημένους σε απόκεντρες περιοχές και σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού; (Οι κανόνες ανάληψης δαπάνης καθορίζουν το μέρος των δαπανών που καλύπτεται από τη μονάδα παραγωγής που επιθυμεί να συνδεθεί και το μέρος που καλύπτεται από τον φορέα εκμετάλλευσης του συστήματος μεταφοράς και διανομής. Οι κανόνες επιμερισμού δαπάνης ορίζουν τον τρόπο με τον οποίο η αναγκαία δαπάνη πρέπει να κατανέμεται μεταξύ παραγωγών που συνδέθηκαν μεταγενέστερα και οι οποίοι επωφελούνται όλοι από τις ίδιες βελτιώσεις ή νέες γραμμές.)
- ι) Να περιγραφεί ο τρόπος με τον οποίο οι δαπάνες σύνδεσης και τεχνικής προσαρμογής καταλογίζονται σε παραγωγούς ή/και φορείς εκμετάλλευσης συστήματος μεταφοράς ή/και διανομής. Πώς μπορούν οι φορείς εκμετάλλευσης να ανακτήσουν αυτές τις επενδυτικές δαπάνες; Έχει προγραμματιστεί μελλοντικά τροποποίηση των εν λόγω κανόνων ανάληψης δαπανών; Ποιες μεταβολές προβλέπετε και ποια αποτελέσματα αναμένονται; (Υπάρχουν διάφορες εναλλακτικές λύσεις για τον επιμερισμό των δαπανών σύνδεσης στο δίκτυο. Τα κράτη μέλη ενδέχεται να επιλέξουν μία από αυτές ή συνδυασμό τους. Σύμφωνα με τη χρέωση «βάθους» των δαπανών σύνδεσης, ο κατασκευαστής της εγκατάστασης που παράγει ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές επωμίζεται διάφορες δαπάνες σχετικές με την υποδομή δικτύου (σύνδεση στο δίκτυο, βελτίωση του δικτύου, και επέκταση). Άλλη προσέγγιση αποτελεί η «ρηχή» χρέωση δαπανών σύνδεσης, που σημαίνει ότι ο κατασκευαστής επωμίζεται μόνο τις δαπάνες σύνδεσης στο δίκτυο, αλλά όχι τις δαπάνες βελτίωσης και επέκτασης (αυτές ενσωματώνονται στα τιμολόγια δικτύου και καταβάλλονται από τους πελάτες). Άλλη παραλλαγή είναι η κοινωνικοποίηση όλων των δαπανών σύνδεσης και η κάλυψή τους μέσω των τιμολογίων δικτύου).

- ια) Υπάρχουν κανόνες επιμερισμού των δαπανών μεταξύ αρχικά και μεταγενέστερα συνδεδόμενων παραγωγών; Εάν όχι, πώς λαμβάνονται υπόψη τα οφέλη για τους παραγωγούς που συνδέθηκαν μεταγενέστερα;
- ιβ) Πώς θα διασφαλιστεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης συστήματος μεταφοράς και διανομής παρέχουν στους νέους παραγωγούς που επιθυμούν να συνδεθούν τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τις δαπάνες, ακριβές χρονοδιάγραμμα για τη διεκπεραίωση των αιτήσεών τους και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα για τη σύνδεσή τους στο δίκτυο;

4.2.7. Λειτουργία του ηλεκτρικού δικτύου (άρθρο 16 παράγραφοι 2, 7 και 8 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

- α) Πώς εξασφαλίζουν οι φορείς εκμετάλλευσης συστήματος μεταφοράς και διανομής τη μεταφορά και διανομή ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας; Διασφαλίζεται πρόσβαση κατά προτεραιότητα ή εγγυημένη πρόσβαση;
- β) Πώς διασφαλίζεται ότι κατά την κατανομή εγκαταστάσεων ηλεκτροπαραγωγής οι φορείς εκμετάλλευσης συστήματος μεταφοράς δίδουν προτεραιότητα στις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας;

- γ) Πώς λαμβάνονται επιχειρησιακά μέτρα σχετικά με το δίκτυο και την αγορά, προκειμένου να ελαχιστοποιούνται οι περιορισμοί της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας; Ποια είδη μέτρων έχουν προγραμματιστεί και πότε αναμένεται η εφαρμογή τους; [Αγορά και σχεδιασμός δικτύου που καθιστούν δυνατή την ένταξη διάφορων πηγών θα ήταν δυνατόν να καλύπτουν μέτρα όπως η εμπορία εγγύτερα στον πραγματικό χρόνο (μετάβαση από πρόβλεψη για την επόμενη ημέρα σε πρόβλεψη κατά τη διάρκεια της ημέρας και επαναπρογραμματισμός μονάδων ηλεκτροπαραγωγής), εξασφάλιση επαρκούς ικανότητας διασυννοριακής διασύνδεσης και εμπορίου, βελτιωμένη συνεργασία γειτονικών φορέων εκμετάλλευσης συστημάτων, η χρήση βελτιωμένων εργαλείων επικοινωνίας και ελέγχου, η διοίκηση με στροφή προς τη ζήτηση και ενεργός συμμετοχή στην πλευρά της ζήτησης σε αγορές (με αμφίδρομα συστήματα επικοινωνίας — ευφυής καταμέτρηση), αυξημένη καταναυμημένη παραγωγή και οικιακή αποθήκευση (παράδειγματος χάρη ηλεκτρικά αυτοκίνητα) με ενεργή διοίκηση δικτύων διανομής (ευφυή δίκτυα).]
- δ) Είναι ενήμερη σχετικά με τα μέτρα αυτά η ρυθμιστική αρχή ενέργειας; Διαθέτει αρμοδιότητα παρακολούθησης και βελτίωσης της εφαρμογής των εν λόγω μέτρων;
- ε) Έχουν ενσωματωθεί στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας οι μονάδες ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας; Θα μπορούσατε να περιγράψετε τον τρόπο; Ποιες είναι οι υποχρεώσεις τους όσον αφορά τη συμμετοχή στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας;
- στ) Ποιοι είναι οι κανόνες χρέωσης δαπανών μεταφοράς και διανομής σε παραγωγούς ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές;

4.2.8. Ένταξη του βιοαερίου στο δίκτυο φυσικού αερίου (άρθρο 16 παράγραφοι 7, 9 και 10 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

- α) Πώς εξασφαλίζεται ότι κατά την εφαρμογή τιμολογίων μεταφοράς και διανομής δεν γίνεται διάκριση σε βάρος του αερίου του προερχόμενου από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας;
- β) Έχει πραγματοποιηθεί εκτίμηση της ανάγκης επέκτασης της δικτυακής υποδομής αερίου ώστε να διευκολυνθεί η ένταξη του αερίου του προερχόμενου από ανανεώσιμες πηγές; Ποιο είναι το αποτέλεσμα; Εάν όχι, θα πραγματοποιηθεί η εκτίμηση αυτή;
- γ) Έχουν δημοσιευθεί τεχνικοί κανόνες για τη σύνδεση στο δίκτυο και τα τιμολόγια σύνδεσης όσον αφορά το βιοαέριο; Πού έχουν δημοσιευθεί αυτοί οι κανόνες;

4.2.9. Ανάπτυξη υποδομής τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης (άρθρο 16 παράγραφος 11 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

- α) Να δοθεί εκτίμηση της ανάγκης για νέα υποδομή τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης που χρησιμοποιεί ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και συμβάλλει στην εκπλήρωση του στόχου για το 2020. Με βάση την εκτίμηση αυτή, υπάρχουν σχέδια προώθησης τέτοιου είδους υποδομής μελλοντικά; Ποια τα αναμενόμενα μερίδια μεγάλων εγκαταστάσεων βιομάζας, ηλιακών και γεωθερμικών στα συστήματα τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης;

4.2.10. Βιοκαύσιμα και άλλα βιοϋγρά — κριτήρια αειφορίας και επαλήθευση συμμόρφωσης (άρθρα 17 έως 21 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ)

Το μέρος του εθνικού σχεδίου δράσης που ακολουθεί πρέπει να εξηγήει τη μελλοντική στρατηγική των κρατών μελών όσον αφορά την εκπλήρωση των κριτηρίων αειφορίας για τα βιοκαύσιμα και τα βιοϋγρά (βιορυστά) καθώς και την επαλήθευση της συμμόρφωσης με το σύστημα.

- α) Πώς είναι δυνατή η εφαρμογή των κριτηρίων αειφορίας για τα βιοκαύσιμα και τα βιοϋγρά σε εθνικό επίπεδο; (Έχει προγραμματιστεί νομοθεσία όσον αφορά την εφαρμογή; Ποια θα είναι η θεσμική διευθέτηση;)
- β) Πώς θα διασφαλιστεί ότι τα βιοκαύσιμα και τα βιοϋγρά, που καταλογίζονται στον εθνικό στόχο για ανανεώσιμη ενέργεια, στο πλαίσιο των εθνικών υποχρεώσεων ανανεώσιμης ενέργειας, ή/και είναι επιλέξιμα για οικονομική στήριξη, πληρούν τα κριτήρια αειφορίας του άρθρου 17 παράγραφοι 2 έως 5 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ; (Θα υπάρξει εθνικός φορέας/όργανο αρμόδιο για την παρακολούθηση/επαλήθευση της συμμόρφωσης προς τα κριτήρια;)
- γ) Εάν κάποια εθνική αρχή/όργανο πρόκειται να παρακολουθεί την εκπλήρωση των κριτηρίων, υπάρχει ήδη αυτή η εθνική αρχή/αυτό το εθνικό όργανο; Εάν ναι, να δοθούν σχετικές διευκρινίσεις. Εάν όχι, τότε προβλέπεται να συσταθεί;
- δ) Να δοθούν πληροφορίες όσον αφορά την ύπαρξη εθνικής νομοθεσίας σχετικά με το χωροταξικό σχέδιο και το εθνικό κτηματολόγιο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφοι 3 έως 5 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ. Πώς μπορούν να έχουν πρόσβαση οι επιχειρήσεις στις πληροφορίες αυτές; (Να δοθούν πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη κανόνων και διάκρισης μεταξύ των διαφόρων χαρακτηρισμών γης, όπως περιοχές βιοποικιλότητας, προστατευόμενες περιοχές κ.λπ., καθώς και σχετικά με την αρμόδια αρχή που θα παρακολουθεί αυτό το κτηματολόγιο και τις μεταβολές χαρακτηρισμού γης.)
- ε) Για τις προστατευόμενες περιοχές, να δοθούν πληροφορίες όσον αφορά το εθνικό, ευρωπαϊκό ή διεθνές καθεστώς προστασίας στο οποίο κατατάσσονται.

- στ) Ποια είναι η διαδικασία μεταβολής του χαρακτηρισμού γης; Ποιος παρακολουθεί και αναφέρει σε εθνικό επίπεδο για τις μεταβολές του χαρακτηρισμού γης; Πόσο συχνά επικαιροποιείται το χωροταξικό σχέδιο (μηνιαίως, ετησίως, ανά διετία κ.λπ.);
- ζ) Πώς εξασφαλίζεται και επαληθεύεται σε εθνικό επίπεδο η συμμόρφωση προς τις ορθές γεωργοπεριβαλλοντικές πρακτικές και άλλες απαιτήσεις πολλαπλής συμμόρφωσης (όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 6 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ);
- η) Σκοπεύετε να βοηθήσετε την ανάπτυξη προαιρετικού(-ών) συστήματος(-μάτων) «πιστοποίησης» για την αιεφορία του βιοκαυσίμου και του βιούργρου, όπως περιγράφεται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 18 παράγραφος 4 της 2009/28/ΕΚ; Εάν ναι, πώς;

4.3. **Καθεστώτα στήριξης για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ηλεκτροπαραγωγή, εφαρμοζόμενα από το κράτος μέλος ή από ομάδα κρατών μελών**

Τα καθεστώτα στήριξης είναι δυνατόν να είναι ρυθμιστικά, με πρόβλεψη στόχων ή/και υποχρεώσεων. Με βάση αυτά μπορεί να παρέχεται οικονομική στήριξη είτε για επενδύσεις είτε κατά τη λειτουργία μονάδας. Επίσης υπάρχουν ήπια μέτρα, όπως οι εκστρατείες ενημέρωσης, κατάρτισης ή ευαισθητοποίησης. Δεδομένου ότι τα ήπια μέτρα περιγράφονται ανωτέρω, η εκτίμηση εν προκειμένω πρέπει να στρέφεται στα ρυθμιστικά και οικονομικά μέτρα.

Να περιγραφούν τα υφιστάμενα καθεστώτα και να δοθούν νομικά στοιχεία αναφοράς, λεπτομέρειες για κάθε καθεστώς, η διάρκεια (αναφέρονται ημερομηνίες έναρξης και περάτωσης), παλαιότερες επιπτώσεις, καθώς επίσης να εξηγηθεί εάν έχουν προγραμματιστεί μεταρρύθμιση ή μελλοντικά καθεστώτα και μέχρι πότε. Ποια είναι τα αναμενόμενα αποτελέσματα;

Ρυθμίσεις

Με ρυθμίσεις είναι δυνατόν να τίθεται(-νται) στόχος(-οι) και να ορίζονται υποχρεώσεις. Σε περίπτωση που υπάρχει τέτοιου είδους υποχρέωση, να περιγραφεί λεπτομερώς:

- α) Ποια είναι η νομική βάση για την εν λόγω υποχρέωση/τον εν λόγω στόχο;
- β) Υπάρχουν στόχοι για συγκεκριμένη τεχνολογία;
- γ) Να αναφερθούν συγκεκριμένα οι υποχρεώσεις/στόχοι ανά έτος (ανά τεχνολογία)
- δ) Ποιος πρέπει να εκπληρώσει την υποχρέωση;
- ε) Ποιες είναι οι συνέπειες της αθέτησης;
- στ) Υπάρχει μηχανισμός επιτήρησης της εκπλήρωσης;
- ζ) Υπάρχει μηχανισμός τροποποίησης των υποχρεώσεων/στόχων;

Οικονομική στήριξη

Η οικονομική στήριξη μπορεί να καταταχθεί με διάφορους τρόπους. Σχετικά παραδείγματα αποτελούν η οικονομική στήριξη για επενδύσεις, οι επιδοτήσεις κεφαλαίου, τα δάνεια με χαμηλό επιτόκιο, οι φορολογικές απαλλαγές ή μειώσεις, η επιστροφή φόρων, τα συστήματα δημοπράτησης, οι υποχρεώσεις ανανεώσιμης ενέργειας με ή χωρίς πράσινα πιστοποιητικά (εμπορεύσιμα πράσινα πιστοποιητικά), τιμολόγια τροφοδότησης, πριμοδοτήσεις τροφοδότησης, εθελοντικά καθεστώτα.

Για οποιοδήποτε καθεστώς που εφαρμόζετε, να δοθεί λεπτομερής περιγραφή, με απαντήσεις στις ακόλουθες ερωτήσεις:

- α) Ονομασία και σύντομη περιγραφή του καθεστώτος
- β) Πρόκειται για καθεστώς εθελοντικό ή υποχρεωτικό;
- γ) Ποιος διοικεί το καθεστώς; (Φορέας εκτέλεσης, εποπτεύουσα αρχή)
- δ) Ποια μέτρα έχουν ληφθεί για την εξασφάλιση της διαθεσιμότητας του αναγκαίου προϋπολογισμού/της αναγκαίας χρηματοδότησης για την επίτευξη του εθνικού στόχου;
- ε) Πώς αντιμετωπίζονται από το καθεστώς η μακροπρόθεσμη ασφάλεια και αξιοπιστία;
- στ) Αναθεωρείται το καθεστώς περιοδικώς; Τι είδος μηχανισμού ανάδρασης ή αναπροσαρμογής υπάρχει; Πώς έχει βελτιστοποιηθεί το καθεστώς μέχρι τώρα;

- ζ) Διαφέρει η στήριξη ανάλογα με την τεχνολογία;
- η) Ποιες είναι οι αναμενόμενες επιπτώσεις από άποψη παραγωγής ενέργειας;
- θ) Εξαρτάται η στήριξη από την πλήρωση κριτηρίων ενεργειακής απόδοσης;
- ι) Πρόκειται για υφιστάμενο μέτρο; Είναι δυνατόν να αναφερθεί η σχετική εθνική νομοθεσία;
- ια) Πρόκειται για προγραμματισμένο καθεστώς; Πότε θα τεθεί σε λειτουργία;
- ιβ) Ποιες είναι οι ημερομηνίες έναρξης και περάτωσης (διάρκεια) που ορίζονται για ολόκληρο το καθεστώς;
- ιγ) Υπάρχουν ελάχιστα και μέγιστα μεγέθη επιλέξιμου συστήματος;
- ιδ) Είναι δυνατόν το ίδιο έργο να λαμβάνει ενίσχυση από περισσότερα από ένα μέτρα ενίσχυσης; Ποιων μέτρων είναι δυνατή η σώρευση;
- ιε) Υπάρχουν περιφερειακά/τοπικά συστήματα; Εάν ναι, να αναλυθούν με χρήση των ίδιων κριτηρίων.

Ερωτήματα ειδικά για την οικονομική ενίσχυση σε επενδύσεις:

- α) Τι παρέχεται μέσω του καθεστώτος; (επιδοτήσεις, επιδοτήσεις κεφαλαίου, χαμηλότοκα δάνεια, φορολογική εξάιρεση ή μείωση, επιστροφή φόρου)
- β) Ποιος μπορεί να είναι δικαιούχος αυτού του καθεστώτος; Είναι εξειδικευμένο για ορισμένη(-ες) τεχνολογία(-ες);
- γ) Λαμβάνονται αιτήσεις συνεχώς και επιδοτούνται, ή πραγματοποιούνται περιοδικά προσκλήσεις υποβολής αιτήσεων; Εάν η διαδικασία είναι περιοδική, να περιγραφούν η συχνότητα και οι όροι.

Ερωτήματα ειδικά για τα εμπορεύσιμα πιστοποιητικά:

- α) Προβλέπεται στη συνολική παροχή υποχρεωτικό μερίδιο ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές;
- β) Ποιος φέρει την υποχρέωση;
- γ) Υπάρχουν σχέσεις με συγκεκριμένη τεχνολογία;
- δ) Ποιες τεχνολογίες καλύπτει το καθεστώς;
- ε) Επιτρέπεται η εμπορία πιστοποιητικών διεθνώς; Υπό ποιους όρους;
- στ) Υπάρχει κατώτατη τιμή;
- ζ) Υπάρχει πρόστιμο για αθέτηση;
- η) Ποια η μέση τιμή για τα πιστοποιητικά; Δημοσιοποιείται; Πού;
- θ) Ποιο είναι το καθεστώς εμπορίας για πιστοποιητικά;
- ι) Επί πόσο χρόνο είναι δυνατή η συμμετοχή μονάδας στο καθεστώς;

Ερωτήματα ειδικά για την παροχή με σταθερό τιμολόγιο:

- α) Ποιοι είναι οι όροι για να γίνεται η τιμολόγηση με σταθερό τιμολόγιο;
- β) Υπάρχει οροφή όσον αφορά τη συνολική ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται ετησίως ή την εγκατεστημένη δυναμικότητα που υπόκειται στο τιμολόγιο;

γ) Πρόκειται για καθεστώς συγκεκριμένης τεχνολογίας; Ποια είναι τα τιμολογιακά επίπεδα για κάθε τεχνολογία;

δ) Υπάρχουν άλλα κριτήρια διαφοροποίησης τιμών;

ε) Επί πόσο χρονικό διάστημα είναι εγγυημένο το σταθερό τιμολόγιο;

στ) Προβλέπει το καθεστώς τιμολογιακή αναπροσαρμογή;

Ερωτήματα ειδικά για τις πριμοδοτήσεις παροχής:

α) Ποιοι είναι οι όροι για τη λήψη της πριμοδότησης;

β) Υπάρχει οροφή όσον αφορά τη συνολική ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται ανά έτος ή την εγκαταστημένη δυναμικότητα που δικαιούται την πριμοδότηση;

γ) Είναι η πριμοδότηση εναλλακτική προς το σταθερό τιμολόγιο;

δ) Πρόκειται για καθεστώς ειδικής τεχνολογίας; Ποια είναι τα επίπεδα πριμοδότησης για καθεμία;

ε) Υπάρχει κατώφλιο ή/και οροφή για την πριμοδότηση; Να δοθούν διευκρινίσεις.

στ) Επί πόσο χρονικό διάστημα είναι εγγυημένη η τιμή πριμοδότησης;

ζ) Προβλέπεται τιμολογιακή προσαρμογή στο καθεστώς;

Ερωτήματα ειδικά για τη δημοπράτηση:

α) Ποια είναι η συχνότητα και το μέγεθος των διαγωνισμών;

β) Ποιες τεχνολογίες προδιαγράφονται;

γ) Εντάσσεται στην ανάπτυξη δικτύου;

4.4. Καθεστώς στήριξης για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στη θέρμανση και στην ψύξη, εφαρμοζόμενο από το κράτος μέλος ή από ομάδα κρατών μελών

Να ακολουθηθεί η δομή του σημείου 4.3 και να χρησιμοποιηθούν οι ερωτήσεις για τα μέτρα στήριξης που προβλέπονται για τη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας στους τομείς θέρμανσης και ψύξης. Παράκληση να δοθούν απαντήσεις για τα εξής επιπλέον σημεία:

α) Πώς έχουν προσαρμοστεί τα καθεστώτα στήριξης για την ηλεκτροπαραγωγή από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ώστε να ενθαρρύνεται η χρήση ΣΠΗΘ από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας;

β) Ποια καθεστώτα στήριξης υπάρχουν για την ενθάρρυνση της χρήσης τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης με χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας;

γ) Ποια καθεστώτα στήριξης υπάρχουν για την ενθάρρυνση της χρήσης θέρμανσης και ψύξης σε μικρή κλίμακα από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας;

δ) Ποια καθεστώτα στήριξης υπάρχουν για την ενθάρρυνση της χρήσης θέρμανσης και ψύξης από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας σε βιομηχανικές εφαρμογές;

4.5. Καθεστώτα στήριξης για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στις μεταφορές, εφαρμοζόμενα από τα κράτη μέλη ή από ομάδα κρατών μελών

Να ακολουθεί η δομή του σημείου 4.3 και στις ερωτήσεις να δοθεί απάντηση αναφερόμενη στα μέτρα στήριξης τα προβλεπόμενα για τη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών. Παράκληση να γίνεται διάκριση ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς (όπως οδικές μεταφορές, όχι οδικές χερσαίες μεταφορές). Να δοθεί απάντηση στα ακόλουθα επιπλέον σημεία:

- α) Να αναφερθούν συγκεκριμένα οι υποχρεώσεις/στόχοι ανά έτος (ανά καύσιμο ή τεχνολογία).
- β) Υπάρχει διαφοροποίηση στη στήριξη ανάλογα με τον τύπο καυσίμου ή την τεχνολογία; Υπάρχει ειδική στήριξη στα βιοκαύσιμα που πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 21 παράγραφος 2 της οδηγίας;

4.6. Ειδικά μέτρα για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από βιομάζα

Η βιομάζα παίζει σημαντικό ρόλο ως πρωτογενής πηγή ενέργειας και στους τρεις τομείς: θέρμανση και ψύξη, ηλεκτροπαραγωγή και μεταφορές. Η εθνική στρατηγική σχετικά με τη βιομάζα έχει κρίσιμη σημασία για τον προγραμματισμό του ρόλου και της διάδρασης μεταξύ της ενέργειας τελικών χρήσεων και της διάδρασης με άλλους, όχι ενεργειακούς, τομείς. Συνεπώς, από τα κράτη μέλη ζητείται να εκτιμήσουν το εγχώριο δυναμικό τους και να αυξήσουν την κινητοποίηση εγχώριων και εισαγόμενων πόρων βιομάζας. Πρέπει να αναλυθούν η επίπτωση σε άλλους, μη ενεργειακούς, τομείς (όπως τα τρόφιμα και οι ζωοτροφές, ο χαρτοπολτός και η βιομηχανία, οι κατασκευές, η επιπλοβιομηχανία κ.λπ.) και η διάδραση με αυτούς.

4.6.1. Εφοδιασμός με βιομάζα: εγχώριος και μέσω εμπορίου

Στο σημείο αυτό τα κράτη μέλη πρέπει να εκτιμήσουν τον εφοδιασμό με εγχωρίως διαθέσιμη βιομάζα καθώς και την ανάγκη για εισαγωγές.

Πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ βιομάζας Α. από δασοκομία — 1. άμεσος και 2. έμμεσος εφοδιασμός• Β. από γεωργία και αλιεία — 1. διατιθέμενη άμεσα και 2. παραπροϊόντα/μεταποιημένες καλλιέργειες• και Γ. από απόβλητα — 1. βιοαποικοδομήσιμο κλάσμα στερεών αστικών απορριμμάτων, 2. βιοαποικοδομήσιμο κλάσμα βιομηχανικών στερεών απορριμμάτων και 3. ιλύς αποχέτευσης. Ζητούνται δεδομένα για τις αναφερόμενες ανωτέρω πρώτες υποκατηγορίες, ενώ η παροχή λεπτομερών πληροφοριών είναι προαιρετική. Ωστόσο, τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα αντικατοπτρίζουν την κατάταξη που ακολουθεί και παρέχουν πληροφορίες εκφραζόμενες στις μονάδες του πίνακα 7. Δεν πρέπει να αγνοηθεί ο ρόλος των εισαγωγών (ΕΕ και εκτός ΕΕ) και των εξαγωγών (εφόσον είναι δυνατόν, ΕΕ και εκτός ΕΕ).

As σημειωθεί ότι ο εφοδιασμός με λεπτομερισμένα απορρίμματα ξύλου, μπρικέτες και σβόλους είναι δυνατός είτε απευθείας, είτε έμμεσα από τη δασοκομία. Εάν στον πίνακα περιλαμβάνονται πληροφορίες για σβόλους, πρέπει να διευκρινίζεται κατά πόσον η πρώτη ύλη προέρχεται από άμεσο ή έμμεσο εφοδιασμό.

Στις περιπτώσεις του βιοαερίου και των βιοκαυσίμων, στον πίνακα 7 πρέπει να δίδεται η ποσότητα ακατέργαστης ζωοτροφής και όχι η ποσότητα μεταποιημένης ζωοτροφής. Εννοείται ότι για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές είναι δυσχερέστερο να καθοριστεί με βεβαιότητα η ποσότητα βιομάζας ζωοτροφών για βιοκαύσιμα, οπότε είναι αναγκαία η προσφυγή σε εκτιμήσεις. Εναλλακτικά, εφόσον οι πληροφορίες σχετικά με τις εισαγωγές βασίζονται σε εισαγωγές βιοκαυσίμου, πρέπει να γίνεται σχετική διευκρίνιση στον πίνακα.

Πίνακας 7

Εφοδιασμός με βιομάζα το 2006

Τομέας προέλευσης	Ποσότητα από εγχώριους πόρους (1)	Εισαγωγή		Εξαγωγή EU/εκτός EU	Καθαρή ποσότητα	Παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας (κΤΠ)
		EU	Εκτός EU			
A. Βιομάζα από δασοκομία (2):	Από την οποία:					
	1. άμεσος εφοδιασμός βιομάζας ξύλου από δάση και άλλη δασική γη για την παραγωγή ενέργειας					
	Προαιρετικό — εάν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες είναι δυνατή η περαιτέρω ανάλυση της ποσότητας πρώτης ύλης που ανήκει στην κατηγορία αυτή:					
	α) προϊόντα υλοτομίας					
	β) κατάλοιπα από προϊόντα υλοτομίας (κορυφές, κλάδοι, φλοιός, ρίζες)					
	γ) κατάλοιπα διαχείρισης τοπίου (ξυλώδης βιομάζα από πάρκα, κήπους, δεντροστοιχίες, θάμνους)					
	δ) άλλα (να αναφερθούν)					

Τομέας προέλευσης	Ποσότητα από εγχώριους πόρους (*)	Εισαγωγή		Εξαγωγή	Καθαρή ποσότητα	Παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας (κΤΠΠ)
		ΕU	Εκτός ΕU	ΕU/εκτός ΕU		
	2. έμμεσος εφοδιασμός βιομάζας ξύλου για την παραγωγή ενέργειας					
	<p>Προαιρετικό — εφόσον υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες, γίνεται περαιτέρω ανάλυση:</p> <p>α) κατάλοιπα πριονισμού, επεξεργασίας ξύλου, επιπλοβιομηχανίας, (φλοιός πριονίδι)</p> <p>β) παραπροϊόντα της βιομηχανίας χαρτοπολτού και της χαρτοβιομηχανίας (μαύρο υγρό, τάλλελαιο)</p> <p>γ) κατεργασμένο ξυλοκαύσιμο</p> <p>δ) ξύλο που ανακυκλώνεται μετά τον καταναλωτή (ξύλεια που ανακυκλώνεται για παραγωγή ενέργειας, οικιακά απορρίμματα ξύλου)</p> <p>ε) άλλο (να αναφερθεί)</p>					
B. Βιομάζα από γεωργία και αλιεία:	Από την οποία:					
	1. προϊόντα γεωργικών καλλιεργειών και αλιείας διατιθέμενα κατευθείαν για την παραγωγή ενέργειας					
	<p>Προαιρετικό — εφόσον υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες, γίνεται περαιτέρω ανάλυση:</p> <p>α) αροτραίες καλλιεργείες (σιτηρά, ελαιούχοι σπόροι, ζαχαρότευτλα, αραβόσιτος για ενσίρωμα)</p> <p>β) φυτείες</p> <p>γ) δέντρα βραχείας περιόδου εναλλαγής</p> <p>δ) άλλες ενεργειακές καλλιεργείες (χλόες)</p> <p>ε) άλγη</p> <p>στ) άλλα (να αναφερθούν)</p>					
	2. Γεωργικά παραπροϊόντα/επεξεργασμένα υπολείμματα και προϊόντα αλιείας για την παραγωγή ενέργειας					
	<p>Προαιρετικό — εφόσον υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες, γίνεται περαιτέρω ανάλυση:</p> <p>α) άχυρο</p> <p>β) κοπριά</p> <p>γ) ζωικό λίπος</p> <p>δ) κρεατάλευρο και οστεάλευρο</p> <p>ε) πλακούντας παραπροϊόντων (περιλαμβάνονται πλακούντας ελαιούχων σπόρων και ελαιόλαδου για την παραγωγή ενέργειας)</p> <p>στ) βιομάζα οπωρικών (περιλαμβάνονται κέλυφος, πυρήνας)</p> <p>ζ) παραπροϊόντα αλιείας</p> <p>η) απορρίμματα κλαδέματος κλημάτων, ελαιοδέντρων, σποροφόρων δέντρων</p> <p>θ) άλλα (να αναφερθούν)</p>					

Τομέας προέλευσης	Ποσότητα από εγχώριους πόρους (1)	Εισαγωγή		Εξαγωγή	Καθαρή ποσότητα	Παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας (κΤΠΠ)	
		ΕU	Εκτός ΕU	ΕU/εκτός ΕU			
Γ. Βιομάζα από απόβλητα:	Από την οποία:						
	1. Βιοαποικοδομήσιμο κλάσμα αστικών στερεών αποβλήτων, όπου περιλαμβάνονται τα βιοαπορρίμματα (βιοαποικοδομήσιμα απορρίμματα κήπων και πάρκων, απορρίμματα τροφίμων και μαγειρείου από νοικοκυριά, εστιατόρια, καφενεία και καταστήματα λιανικής πώλησης καθώς και συγκρίσιμα απορρίμματα από εργοστάσια μεταποίησης τροφίμων) και αέριο χώρων υγιεινομικής ταφής						
	2. Βιοαποικοδομήσιμο κλάσμα βιομηχανικών αποβλήτων (περιλαμβάνονται χαρτί, χαρτόνι, σβόλοι)						
	3. Ίλυσ αποχέτευσης						

(1) Ποσότητα για την υπόψη πηγή σε m³ (εάν είναι δυνατόν, άλλως σε κατάλληλες μονάδες) όσον αφορά την κατηγορία Α και τις υποκατηγορίες της και σε τόνους όσον αφορά τις κατηγορίες Β και Γ και τις υποκατηγορίες τους.

(2) Η βιομάζα από δασοκομία πρέπει να περιλαμβάνει και τη βιομάζα από βιομηχανίες που βασίζονται στα δάση. Στην κατηγορία βιομάζας από δασοκομία, πρέπει, στις αντίστοιχες υποκατηγορίες προέλευσης, να περιλαμβάνονται μεταποιημένα στερεά καύσιμα, όπως λεπτομερισμένα απορρίμματα ξύλου, σβόλοι και μπρικέτες.

Να δοθούν εξηγήσεις σχετικά με το συντελεστή μετατροπής/τη μεθοδολογία υπολογισμού που χρησιμοποιούνται ανωτέρω για τη μετατροπή της ποσότητας διαθέσιμων πόρων σε πρωτογενή ενέργεια.

Να διευκρινιστεί η βάση υπολογισμού του βιοαποικοδομήσιμου κλάσματος των αστικών στερεών αποβλήτων και των βιομηχανικών αποβλήτων.

Να χρησιμοποιηθεί ο πίνακας 7α ώστε να δοθεί εκτιμώμενο μερίδιο χρήσης ενέργειας από βιομάζα το έτος 2015 και το έτος 2020. (Να ακολουθηθεί η κατάταξη σε κατηγορίες που ακολουθήθηκε στον πίνακα 7.)

Πίνακας 7α

Εκτιμώμενος εφοδιασμός με εγχώρια βιομάζα το 2015 και το 2020

Τομέας προέλευσης		2015		2020	
		Αναμενόμενη ποσότητα από εγχώριους πόρους	Παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας (κΤΠΠ)	Αναμενόμενη ποσότητα από εγχώριους πόρους	Παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας (κΤΠΠ)
Α. Βιομάζα από δασοκομία:	1. άμεσος εφοδιασμός με βιομάζα ξύλου από δάση και άλλη δασωμένη γη για την παραγωγή ενέργειας				
	2. έμμεσος εφοδιασμός βιομάζας ξύλου για την παραγωγή ενέργειας				
Β. Βιομάζα από γεωργία και αλιεία:	1. γεωργικές καλλιέργειες και προϊόντα αλιείας διατιθέμενα άμεσα για την παραγωγή ενέργειας				
	2. Γεωργικά παραπροϊόντα/επεξεργασμένα κατάλοιπα και παραπροϊόντα αλιείας για την παραγωγή ενέργειας				

Τομέας προέλευσης		2015		2020	
		Αναμενόμενη ποσότητα από εγχώριους πόρους	Παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας (κΤΠΠ)	Αναμενόμενη ποσότητα από εγχώριους πόρους	Παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας (κΤΠΠ)
Γ. Βιομάζα από απόβλητα:	1. Βιοαποικοδομησιμο κλάσμα στερεών αστικών αποβλήτων, περιλαμβανόμενων των βιοαποβλήτων (βιοαποικοδομήσιμα απορρίμματα κήπων και πάρκων, απορρίμματα τροφίμων και κουζίνας από νοικοκυριά, εστιατόρια, καφετέριες και καταστήματα λιανικής καθώς και συγκρίσιμα απορρίμματα από εργοστάσια μεταποίησης τροφίμων) καθώς και αέριο χώρων υγειονομικής ταφής				
	2. Βιοαποικοδομησιμο κλάσμα βιομηχανικών αποβλήτων (περιλαμβάνονται χαρτί, χαρτόνι, σβόλοι)				
	3. Πλύς αποχέτευσης				

Ποιος ο εκτιμώμενος ρόλος της εισαγόμενης βιομάζας μέχρι το έτος 2020; Να εξειδικευτούν οι αναμενόμενες ποσότητες (κΤΠΠ) και να αναφερθούν πιθανές χώρες εισαγωγής.

Επιπλέον προς τις πληροφορίες που παρέχονται ανωτέρω, να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση της γεωργικής γης που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την παραγωγή ενέργειας ως εξής:

Πίνακας 8

Τρέχουσα χρήση γεωργικής γης για την παραγωγή καλλιεργειών προοριζόμενων αποκλειστικά για ενέργεια το έτος 2006

(ha)

Χρήση γεωργικής γης αποκλειστικά για την παραγωγή ενεργειακών καλλιεργειών	Επιφάνεια
1. Γη χρησιμοποιούμενη για δέντρα βραχείας περιόδου εναλλαγής (τιές, λεύκες)	
2. Γη χρησιμοποιούμενη για άλλες ενεργειακές καλλιέργειες όπως χλόες (φαλαρίδα η καλαμοειδής, <i>panicum virgatum</i> (switch grass), ευλαλία), σόργο	

4.6.2. **Μέτρα για την αύξηση διαθεσιμότητας βιομάζας, λαμβανομένων υπόψη άλλων χρηστών βιομάζας (γεωργία και τομείς βασιζόμενοι στη δασοπονία)**

Κινητοποίηση νέων πόρων βιομάζας

α) Να διευκρινιστεί πόση γη είναι υποβαθμισμένη.

β) Να αναφερθεί πόση αχρησιμοποίητη αρόσιμη γη υπάρχει.

γ) Υπάρχουν μέτρα που έχουν προγραμματιστεί για την ενθάρρυνση της χρήσης μη χρησιμοποιούμενης αρόσιμης γης, υποβαθμισμένης γης κ.λπ. για ενεργειακούς σκοπούς;

δ) Έχει προγραμματιστεί η ενεργειακή χρήση ορισμένων ήδη διαθέσιμων πρώτων υλών (όπως ζωική κοπριά);

ε) Υπάρχει συγκεκριμένη πολιτική προώθησης της παραγωγής και της χρήσης βιοαερίου; Ποιοι τύποι χρήσεων προωθούνται (τοπική, τηλεθέρμανση, δίκτυο βιοαερίου, ενσωμάτωση στο δίκτυο φυσικού αερίου);

στ) Ποια μέτρα προγραμματίζονται για τη βελτίωση τεχνικών διαχείρισης των δασών ώστε να μεγιστοποιηθεί η παραγωγή βιομάζας από τα δάση κατά τρόπο αειφόρο; (*): Πώς θα βελτιωθεί η διαχείριση των δασών ώστε να βελτιωθεί η μελλοντική ανάπτυξη; Ποια μέτρα προγραμματίζονται για τη μεγιστοποίηση της παραγωγής υφιστάμενης βιομάζας, τα οποία μπορούν ήδη να εφαρμοστούν;

Επιπτώσεις σε άλλους τομείς

- α) Πώς θα επιτηρούνται οι επιπτώσεις της ενεργειακής χρήσης βιομάζας σε άλλους τομείς βασισμένους στη γεωργία και τη δασοκομία; Ποιες είναι αυτές οι επιπτώσεις; (Αν είναι δυνατόν, να δοθούν στοιχεία και για ποσοτικές επιπτώσεις.) Έχει προγραμματιστεί για το μέλλον η επιτήρηση αυτών των επιπτώσεων;
- β) Τι είδος ανάπτυξης αναμένεται σε άλλους τομείς βασισμένους στη γεωργία και στη δασοπονία, η οποία θα μπορούσε να έχει επιπτώσεις στη χρήση της ενέργειας; (Π.χ. θα μπορούσε με αύξηση της απόδοσης/παραγωγικότητας να αυξηθεί ή να μειωθεί η ποσότητα παραπροϊόντων διαθέσιμων για ενεργειακή χρήση;)

4.7. Προγραμματισμένη χρήση στατιστικών μεταβιβάσεων μεταξύ κρατών μελών και προγραμματισμένη συμμετοχή σε κοινά έργα με άλλα κράτη μέλη και με τρίτες χώρες

Στο έρος αυτό πρέπει να περιγραφεί η αναενοή χρήση ηχανισών συνεργασίας εταξύ κρατών ελών και τρίτων χωρών. Οι πληροφορίες αυτές βασίζονται στις πληροφορίες που δίδονται στο έγγραφο προβλέμων που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ.

4.7.1. Διαδικαστικά θέατα

- α) Να περιγραφούν οι εθνικές διαδικασίες (φάση προς φάση) οι οποίες έχουν καθοριστεί ή πρόκειται να καθοριστούν για τις ρυθμίσεις που αφορούν στατιστική μεταβίβαση ή κοινό έργο (περιλαμβάνονται τα αρμόδια όργανα και τα σημεία επαφής).
- β) Να περιγραφούν τα μέσα με τα οποία ιδιωτικοί φορείς μπορούν να προτείνουν κοινά έργα είτε με κράτη μέλη είτε με τρίτες χώρες και να λάβουν μέρος στα έργα αυτά.
- γ) Να αναφερθούν τα κριτήρια με τα οποία καθορίζεται πότε χρησιμοποιούνται στατιστικές μεταβιβάσεις ή κοινά έργα.
- δ) Ποιος πρόκειται να είναι μηχανισμός για τη συμμετοχή άλλων ενδιαφερόμενων κρατών μελών σε κοινό έργο;
- ε) Υπάρχει εκ μέρους σας προθυμία συμμετοχής σε κοινά έργα σε άλλα κράτη μέλη; Πόση εγκαταστημένη δυναμικότητα/παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ή θερμότητας ανά έτος προγραμματίζετε να στηρίξετε; Πώς προγραμματίζετε την πρόβλεψη καθεστώτων στήριξης για τέτοιου είδους έργα;

4.7.2. Εκτιώ ενη περίσσεια, σε σύγκριση ε την ενδεικτική πορεία, παραγωγής ανανεώσι ης ενέργειας η οποία θα πορούσε να εταβιβαστεί σε άλλα κράτη έλη

Να χρησιμοποιοηθεί ο πίνακας 9, ε συ πλήρωση των ζητού ενων πληροφοριών.

4.7.3. Εκτιώ ενο δυναικό για κοινά έργα

- α) Σε ποιους τομείς μπορείτε να προσφέρετε ανάπτυξη της χρήσης ανανεώσιμης ενέργειας στην επικράτεια σας για την εκτέλεση κοινών έργων;
- β) Έχει οριστεί η τεχνολογία που πρόκειται να αναπτυχθεί; Πόση είναι η εγκαταστημένη δυναμικότητα/παραγόμενη ηλεκτρική ενέργεια ή θερμότητα ανά έτος;
- γ) Πώς θα προσδιοριστούν θέσεις για την εκτέλεση κοινών έργων; (Παραδείγματος χάρι, έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν θέσεις οι τοπικές και περιφερειακές αρχές ή κατασκευαστές; Ή είναι δυνατή η συμμετοχή οποιουδήποτε έργου, ανεξάρτητα από τη θέση εκτέλεσής του;)
- δ) Γνωρίζετε τις δυνατότητες για κοινά έργα σε άλλα κράτη μέλη ή σε τρίτες χώρες; (Σε ποιον τομέα; Πόση είναι η δυναμικότητα; Ποια η προγραμματισμένη στήριξη; Για ποιες τεχνολογίες;)
- ε) Έχετε προτίμηση στη στήριξη ορισμένων τεχνολογιών; Εάν ναι, ποιων;

(*) Συστάσεις υπάρχουν στην έκθεση που εκδόθηκε από την ad hoc ομάδα εργασίας II της Μόνιμης Επιτροπής Δασοπονίας τον Ιούλιο του 2008 με θέμα «Mobilisation and efficient use of wood and wood residues for energy generation» (κινητοποίηση και αποτελεσματική χρησιμοποίηση ξύλου και υπολειμμάτων ξύλου για ενεργειακή παραγωγή). Η έκθεση μπορεί να καταφορτωθεί από τη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/agriculture/fore/publi/sfc_wgii_final_report_072008_en.pdf

4.7.4. Εκτιμώμενη ζήτηση ανανεώσιμης ενέργειας που πρόκειται να ικανοποιηθεί με παραγωγή όχι εγχώρια

Να χρησιμοποιηθεί ο πίνακας 9, με συμπλήρωση των ζητούμενων πληροφοριών

Πίνακας 9

Εκτιμώμενη περίσσεια ή/και εκτιμώμενο έλλειμμα παραγωγής ανανεώσιμης ενέργειας σε σύγκριση με την ενδεικτική πορεία, που θα μπορούσε να μεταβιβαστεί προς/από άλλα κράτη μέλη στ... [κράτος μέλος]

(κΤΠΠ)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Εκτιμώμενη περίσσεια σε έγγραφο προβλέψεων											
Εκτιμώμενη περίσσεια στο ΕΣΔΑΕ											
Εκτιμώμενο έλλειμμα στο έγγραφο προβλέψεων											
Εκτιμώμενο έλλειμμα στο ΕΣΔΑΕ											

5. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

5.1. Συνολικό μερίδιο που αναμένεται από κάθε τεχνολογία ανανεώσιμης ενέργειας για την εκπλήρωση των δεσμευτικών στόχων και της ενδεικτικής ενδιάμεσης πορείας για τα μερίδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στους τομείς ηλεκτροπαραγωγής, θέρμανσης και ψύξης, και μεταφορών

Το μερίδιο κάθε τεχνολογίας ανανεώσιμης ενέργειας στην πορεία και στους στόχους για το έτος 2020 στους τομείς της ηλεκτροπαραγωγής, της θέρμανσης και ψύξης και των μεταφορών πρέπει να εκτιμηθεί με την περιγραφή ενδεχόμενης μελλοντικής εκδοχής χωρίς κατ' ανάγκη να καθορίζεται τεχνολογικός στόχος ή υποχρέωση οποιασδήποτε είδους.

Για τον τομέα της ηλεκτροπαραγωγής, τόσο η αναμενόμενη (συνολική) εγκαταστημένη δυναμικότητα (σε MW) όσο και η ετήσια παραγωγή (GWh) πρέπει να αναφέρονται ανά τεχνολογία. Για υδροηλεκτρικά, πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ μονάδων εγκαταστημένης δυναμικότητας μικρότερης από 1 MW, μεταξύ 1 και 10 MW, και άνω των 10 MW. Για την ηλιακή ηλεκτρική ενέργεια πρέπει να δίνονται ξεχωριστά λεπτομερή στοιχεία όσον αφορά τα μερίδια της φωτοβολταϊκής ηλιακής ενέργειας και συγκεντρωτικά της ηλιακής ηλεκτρικής ενέργειας. Δεδομένα για την αιολική ενέργεια πρέπει να δίδονται ξεχωριστά για επάκτιες και υπεράκτιες μονάδες. Όσον αφορά τη βιομάζα, πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ στερεάς, αέριας και υγρής βιομάζας για την παραγωγή ηλεκτρισμού.

Κατά την εκτίμηση του τομέα θέρμανσης και ψύξης, πρέπει να δοθούν εκτιμήσεις για την εγκαταστημένη δυναμικότητα και την παραγωγή για γεωθερμική τεχνολογία, ηλιακή τεχνολογία, τεχνολογία αντλιών θερμότητας και τεχνολογία βιομάζας, με ανάλυση, όσον αφορά την τελευταία κατηγορία, για στερεά, αέρια και υγρή βιομάζα. Πρέπει επίσης να εκτιμηθεί το μερίδιο από μονάδες τηλεθέρμανσης που χρησιμοποιούν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Το μερίδιο διάφορων τεχνολογιών όσον αφορά το στόχο ανανεώσιμης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών πρέπει να αναφέρεται για συνήδη βιοκαύσιμα (από βιοαιθανόλη και βιοντίζελ), βιοκαύσιμα από απόβλητα και κατάλοιπα, βιοκαύσιμα από όχι εδώδιμες κυτταρινούχες και λιγνοκυτταρινούχες ύλες, βιοαέριο, ηλεκτρική ενέργεια, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Σε περίπτωση που υπάρχουν διαθέσιμες εκτιμήσεις για την ανάπτυξη της χρήσης ορισμένων τεχνολογιών ανά περιφέρειες, να αναφερθούν μετά τον πίνακα.

Πίνακας 10.α

Εκτίμηση συνολικού μεριδίου (εγκαταστημένη δυναμικότητα, ακαθάριστη ηλεκτροπαραγωγή) που αναμένεται από κάθε τεχνολογία ανανεώσιμης ενέργειας στ... [κράτος μέλος] για την πλήρωση των δεσμευτικών στόχων του έτους 2020 και η ενδεικτική ενδιάμεση πορεία για τα μερίδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ηλεκτροπαραγωγή, για το χρονικό διάστημα 2010-2014

	2005		2010		2011		2012		2013		2014	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Υδροηλεκτρικά:												
< 1MW												
1MW-10 MW												
> 10MW												
Εκ των οποίων άντληση												
Γεωθερμία												
Ηλιακά:												
φωτοβολταϊκά												
Συγκεντρωτικά ηλιακά συστήματα ηλεκτροπαραγωγής												
Παλίρροιες, κύματα, ωκεανοί												
Αιολικά:												
επάκτια												
παράκτια												
Βιομάζα:												
στερεά												
βιοαέριο												
βιοκαύσιμα ⁽¹⁾												
Σύνολο												
Από το οποίο σε ΣΠΗΘ												

⁽¹⁾ Λαμβάνονται υπόψη μόνο εκείνα που πληρούν τα κριτήρια αειφορίας (βλέπε άρθρο 5 παράγραφος 1 τελευταίο εδάφιο της οδηγίας 2009/28/ΕΚ).

Πίνακας 10.β

Εκτίμηση συνολικού μεριδίου (εγκαταστημένη δυναμικότητα, ακαθάριστη ηλεκτροπαραγωγή) αναμενόμενου από κάθε τεχνολογία ανανεώσιμης ενέργειας στ... [κράτος μέλος] για την εκπλήρωση των δεσμευτικών στόχων του έτους 2020 και η ενδεικτική ενδιάμεση πορεία για τα μερίδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ηλεκτροπαραγωγή, για το χρονικό διάστημα 2015-2020

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Υδροηλεκτρικά:												
< 1MW												
1MW–10 MW												
> 10MW												
Εκ των οποίων άντληση												
Γεωθερμία												
Ηλιακά:												
Φωτοβολταϊκά												
Συγκεντρωτικά ηλιακά συστήματα ηλεκτροπαραγωγής												
Παλίρροιες, κύματα, ωκεανοί												
Αιολικά:												
επάκτια												
παράκτια												
Βιομάζα												
στερεά												
βιοαέριο												
βιοκαύσιμα ⁽¹⁾												
Σύνολο												
Από το οποίο σε ΣΠΗΘ												

⁽¹⁾ Λαμβάνονται υπόψη μόνο εκείνα που πληρούν τα κριτήρια αειφορίας (βλέπε άρθρο 5 παράγραφος 1 τελευταίο εδάφιο της οδηγίας 2009/28/ΕΚ).

Πίνακας 11

Εκτίμηση συνολικού εριδίου [τελική κατανάλωση ενέργειας ⁽⁵⁾] ανα ενόενου από κάθε τεχνολογία ανανεώσις ης ενέργειας στ... [κράτος έλος] για την πλήρωση των δεσευτικών στόχων του έτους 2020 και η ενδεικτική ενδιάεση πορεία για τα ερίδια ενέργειας από ανανεώσιες πηγές στη θέρανση και ψύξη, για το χρονικό διάστημα 2010-2020

(κΤΠΠ)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Γεωθερμία (εξαιρείται η γεωθερμική θερμότητα χαμηλής θερμοκρασίας σε εφαρμογές αντλίας θερμότητας)												
Ηλιακά												
Βιομάζα:												
στερεά												
βιοαέριο												
βιοκαύσιμα ⁽¹⁾												
Ανανεώσιμη ενέργεια από αντλίες θερμότητας: — από την οποία αεροθερμική — από την οποία γεωθερμική — από την οποία υδροθερμική												
Σύνολο												
Από το οποίο σε ΤΘ ⁽²⁾												
Από το οποίο βιομάζα σε νοικοκυ- ριά ⁽³⁾												

⁽¹⁾ Τηλεθέρμανση ή/και τηλεψύξη στη συνολική κατανάλωση θερμότητας και ψύξης από ανανεώσιμες πηγές (ΑΠΕ-ΤΘ).

⁽²⁾ Στη συνολική κατανάλωση θέρμανσης και ψύξης από ανανεώσιμες πηγές.

⁽³⁾ Άμεση χρήση και τηλεθέρμανση, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ.

⁽⁵⁾ Λαμβάνονται υπόψη μόνο εκείνα που πληρούν τα κριτήρια αειφορίας (βλέπε άρθρο 5 παράγραφος 1 τελευταίο εδάφιο της οδηγίας 2009/28/ΕΚ).

Πίνακας 12

Εκτίμηση συνολικού μεριδίου αναμενόμενου από κάθε τεχνολογία ανανεώσιμης ενέργειας στ... [κράτος μέλος] για την πλήρωση των δεσμευτικών στόχων του έτους 2020 και η ενδεικτική ενδιάμεση πορεία για τα μερίδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στον τομέα των μεταφορών, για το χρονικό διάστημα 2010-2020 ⁽⁶⁾

(κΤΠΠ)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Βιοαιθανόλη/βιο-ΕΤΒΕ												
Από την οποία Βιοκαύσιμα ⁽¹⁾ άρθρο 21.2												
Από την οποία εισαγόμενη ⁽²⁾												
Βιοντίζελ												
Από το οποίο βιοκαύσιμα ⁽¹⁾ άρθρο 21.2												
Από το οποίο εισαγόμενο ⁽³⁾												
Υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές												
Ηλεκτροπαραγωγή από ανανεώσιμες πηγές												
Από την οποία για οδικές μεταφορές												
Από την οποία για μη οδικές μεταφορές												
Άλλα (όπως βιοαέριο, φυτικά έλαια κ.λπ.) — να αναφερθούν λεπτομερώς												
Από τα οποία βιοκαύσιμα ⁽¹⁾ άρθρο 21.2												
Σύνολο												

⁽¹⁾ Από τη συνολική ποσότητα βιοαιθανόλης/βιο-ΕΤΒΕ.

⁽²⁾ Από τη συνολική ποσότητα βιοντίζελ.

⁽³⁾ Για τα βιοκαύσιμα λαμβάνονται υπόψη μόνο εκείνα που πληρούν τα κριτήρια αειφορίας (βλέπε άρθρο 5 παράγραφος 1 τελευταίο εδάφιο).

- 5.2. **Συνολικό μερίδιο αναμενόμενο από μέτρα ενεργειακής απόδοσης και εξοικονόμησης ενέργειας, για την πλήρωση των δεσμευτικών στόχων του έτους 2020 και η ενδεικτική ενδιάμεση πορεία για τα μερίδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην ηλεκτροπαραγωγή, στη θέρμανση και ψύξη και στις μεταφορές.**

Η απάντηση στα ζητούμενα στο μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνεται στον πίνακα 1 στο μέρος 1.

- 5.3. **Εκτίμηση επιπτώσεων (προαιρετικό)**

Πίνακας 13

Εκτιμώμενες δαπάνες και οφέλη από τα μέτρα στήριξης της πολιτικής για την ανανεώσιμη ενέργεια

Μέτρο	Αναμενόμενη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας (κΤΠΠ)	Αναμενόμενη δαπάνη (σε ευρώ) — να αναφέρετε χρονικό πλαίσιο	Αναμενόμενη μείωση αερίων θερμοκηπίου ανά αέριο (τ/έτος)	Αναμενόμενη δημιουργία απασχόλησης

⁽⁶⁾ Βιοκαύσιμα που περιλαμβάνονται στο άρθρο 21 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/28/ΕΚ.

5.4. Κατάρτιση του εθνικού σχεδίου δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια και επακολούθηση της εφαρμογής του

- α) Πώς έλαβαν μέρος στην προετοιμασία αυτού του σχεδίου δράσης οι περιφερειακές ή/και τοπικές αρχές ή/και πόλεις; Συμμετείχαν άλλοι εμπλεκόμενοι παράγοντες;
 - β) Υπάρχουν σχέδια ανάπτυξης περιφερειακών/τοπικών στρατηγικών για την ανανεώσιμη ενέργεια; Εάν ναι, να εξηγηθούν. Σε περίπτωση που ανατεθούν συναφείς αρμοδιότητες σε περιφερειακό/τοπικό επίπεδο, ποιος μηχανισμός θα εξασφαλίσει τη συμμόρφωση προς τον εθνικό στόχο;
 - γ) Να δοθούν εξηγήσεις για τον δημόσιο διάλογο που έλαβε χώρα στο πλαίσιο της κατάρτισης του υπόψη σχεδίου δράσης.
 - δ) Να αναφερθεί το εθνικό σημείο επαφής/η εθνική αρχή ή το εθνικό όργανο με αρμοδιότητα την επακολούθηση του σχεδίου δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια.
 - ε) Διαθέτετε σύστημα παρακολούθησης, όπου προβλέπονται δείκτες για μεμονωμένα μέτρα και έγγραφα, με σκοπό την επακολούθηση της εφαρμογής του σχεδίου δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια; Εάν ναι, παρακαλούμε να δοθούν περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά.
-

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 2009

σχετικά με τον διορισμό μέλους για τη δημόσια πολιτική στο εποπτικό συμβούλιο της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας χρηματοοικονομικής αναφοράς

(2009/549/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή των διεθνών λογιστικών προτύπων⁽¹⁾, μια τεχνική επιτροπή πρέπει να παρέχει στήριξη και εμπειρογνομosύνη στην Επιτροπή κατά την αξιολόγηση των διεθνών λογιστικών προτύπων. Τον ρόλο της τεχνικής επιτροπής λογιστικών θεμάτων έχει αναλάβει η ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα για θέματα χρηματοοικονομικής αναφοράς (EFRAG).
- (2) Η ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα για θέματα χρηματοοικονομικής αναφοράς (EFRAG) ιδρύθηκε το 2001 από ευρωπαϊκές οργανώσεις που αντιπροσωπεύουν τους εκδότες κινητών αξιών, τους επενδυτές και τον λογιστικό κλάδο, οι οποίοι συμμετέχουν στη διαδικασία χρηματοοικονομικής αναφοράς.
- (3) Μετά τις μεταρρυθμίσεις της δομής διακυβέρνησης της EFRAG, το εποπτικό της συμβούλιο συμπεριλαμβάνει τέσσερα μέλη δημόσιας πολιτικής, τα οποία επιλέγονται ειδικά με βάση την πείρα τους στη χάραξη δημόσιας πολιτικής, είτε σε εθνικό είτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σύμφωνα με το τμήμα

3.2 του προσαρτήματος 1 του καταστατικού της EFRAG, που ισχύει από τις 11 Ιουνίου 2009, η Επιτροπή είναι αρμόδια για τον ορισμό των εν λόγω μελών δημόσιας πολιτικής. Τα μέλη του εποπτικού συμβουλίου της EFRAG διορίζονται από τη γενική συνέλευση της EFRAG.

- (4) Ύστερα από δημόσια πρόσκληση υποβολή αιτήσεων⁽²⁾, η Επιτροπή επέλεξε έναν υποψήφιο για τη θέση του μέλους δημόσιας πολιτικής στο εποπτικό συμβούλιο της EFRAG,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Άρθρο μόνο

Η Επιτροπή ορίζει τον κ. Pedro SOLBES για τη θέση του μέλους δημόσιας πολιτικής μέλους στο εποπτικό συμβούλιο της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας για θέματα χρηματοοικονομικής αναφοράς.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για την Επιτροπή
Charlie McCREEVY
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 243 της 11.9.2002, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ C 74 της 28.3.2009, σ. 61.

Τιμή συνδρομής 2009 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 000 EUR ετησίως (*)
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	100 EUR μηνιαίως (*)
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	700 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	70 EUR μηνιαίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	40 EUR μηνιαίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	500 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, CD-ROM, δύο εκδόσεις την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	360 EUR ετησίως (= 30 EUR μηνιαίως)
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

(*) Πώληση ανά τεύχος: — έως 32 σελίδες: 6 EUR
— από 33 έως 64 σελίδες: 12 EUR
— περισσότερες από 64 σελίδες: η τιμή ορίζεται κατά περίπτωση.

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας* (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο CD-ROM.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της *Επίσημης Εφημερίδας*. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Οι προς πώληση εκδόσεις της Υπηρεσίας Εκδόσεων διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

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

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>