

# Επίσημη Εφημερίδα

# L 84

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

53ο έτος  
31 Μαρτίου 2010

Περιεχόμενα

### I Νομοθετικές πράξεις

ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ Οδηγία 2010/24/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 2010, περί αμοιβαίας συνδρομής για την είσπραξη απαιτήσεων σχετικών με φόρους, δασμούς και άλλα μέτρα ..... 1

### II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 270/2010 του Συμβουλίου, της 29ης Μαρτίου 2010, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 452/2007 για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές σανίδων σιδερώματος, καταγωγής, μεταξύ άλλων, Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας ..... 13
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 271/2010 της Επιτροπής, της 24ης Μαρτίου 2010, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 889/2008 για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007 του Συμβουλίου όσον αφορά τον λογότυπο βιολογικής παραγωγής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ..... 19
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 272/2010 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2010, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 972/2006 με τον οποίο καθορίζονται ειδικοί κανόνες που έχουν εφαρμογή κατά τις εισαγωγές ρυζιού Basmati και ένα μεταβατικό σύστημα ελέγχου για τον προσδιορισμό της καταγωγής του ..... 23

Τιμή: 4 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

- ★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 273/2010 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2010, 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 <sup>(1)</sup> ..... 25

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 274/2010 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2010, σχετικά με τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών ..... 50

#### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

2010/192/ΕΕ:

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2010, σχετικά με την εξαίρεση της αναζήτησης και της εκμετάλλευσης πετρελαίου και αερίου στην Αγγλία, τη Σκωτία και την Ουαλία από την εφαρμογή της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2010) 1920] <sup>(1)</sup> ..... 52

2010/193/ΕΕ:

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2010, για την τροποποίηση της απόφασης 2003/135/ΕΚ όσον αφορά τα σχέδια για την εκρίζωση και τον επείγοντα εμβολιασμό κατά της κλασικής πανώλους των χοίρων στους αγριόχοιρους σε ορισμένες περιοχές των ομόσπονδων κρατών της Βόρειας Ρηνανίας — Βεστφαλίας και της Ρηνανίας-Παλατινάτου (Γερμανία) [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2010) 1931] ..... 56



<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## I

(Νομοθετικές πράξεις)

## ΟΔΗΓΙΕΣ

## ΟΔΗΓΙΑ 2010/24/ΕΕ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 16ης Μαρτίου 2010

περί αμοιβαίας συνδρομής για την είσπραξη απαιτήσεων σχετικών με φόρους, δασμούς και άλλα μέτρα

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως τα άρθρα 113 και 115,

την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου <sup>(1)</sup>,τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με ειδική νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών μελών για την είσπραξη των αμοιβαίων απαιτήσεών τους και των απαιτήσεων της Ένωσης όσον αφορά ορισμένους φόρους και άλλα μέτρα συμβάλλει στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Εξασφαλίζει τη φορολογική ουδετερότητα και επέτρεψε στα κράτη μέλη να άρουν προστατευτικά μέτρα στις διασυνοριακές συναλλαγές που δημιουργούσαν διακρίσεις και είχαν σκοπό την πρόληψη απάτης και δημοσιονομικών απωλειών.
- (2) Οι ρυθμίσεις για την αμοιβαία συνδρομή στον τομέα της είσπραξης θεσπίστηκαν αρχικά με την οδηγία 76/308/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 1976, περί της αμοιβαίας συνδρομής για την είσπραξη απαιτήσεων που προκύπτουν από ενέργειες οι οποίες αποτελούν μέρος του συστήματος χρηματοδοτήσεως του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Προσανατολισμού και Εγγυήσεων καθώς και από

γεωργικές εισφορές και δασμούς <sup>(3)</sup>. Η εν λόγω οδηγία και οι πράξεις που την τροποποιούν είχαν κωδικοποιηθεί με την οδηγία, 2008/55/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2008, για την αμοιβαία συνδρομή για την είσπραξη απαιτήσεων σχετικών με ορισμένες εισφορές, δασμούς, φόρους και άλλα μέτρα <sup>(4)</sup>.

- (3) Ωστόσο, οι εν λόγω ρυθμίσεις, μολονότι αποτελούσαν ένα πρώτο βήμα προόδου για την καθιέρωση βελτιωμένων διαδικασιών είσπραξης εντός της Κοινότητας με τη σύγκλιση των ισχυόντων εθνικών κανόνων, έχουν αποδειχθεί ανεπαρκείς για την κάλυψη των απαιτήσεων της εσωτερικής αγοράς, όπως έχει εξελιχθεί τα τελευταία 30 χρόνια.
- (4) Για την καλύτερη διασφάλιση των οικονομικών συμφερόντων των κρατών μελών και της ουδετερότητας της εσωτερικής αγοράς, είναι ανάγκη να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της αμοιβαίας συνδρομής για την είσπραξη απαιτήσεων σχετικών με φόρους και δασμούς, οι οποίες δεν καλύπτονται ακόμη από αμοιβαία συνδρομή για την είσπραξη, ενώ, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η αύξηση των αιτήσεων συνδρομής και να εξασφαλισθούν καλύτερα αποτελέσματα, η συνδρομή αυτή θα πρέπει να καταστεί αποδοτικότερη και ουσιαστικότερη και να διευκολυνθεί στην πράξη. Για την εκπλήρωση των στόχων αυτών, απαιτούνται σημαντικές προσαρμογές και δεν επαρκεί απλώς η τροποποίηση της ισχύουσας οδηγίας 2008/55/ΕΚ. Η οδηγία αυτή θα πρέπει, επομένως, να καταργηθεί και να αντικατασταθεί από νέα νομική πράξη, η οποία θα αξιοποιεί τα επιτεύγματα της οδηγίας 2008/55/ΕΚ και θα προβλέπει σαφέστερους και ακριβέστερους κανόνες, όπου απαιτείται.
- (5) Σαφέστεροι κανόνες θα διευκολύνουν την ευρύτερη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών. Θα εξασφαλίσουν επίσης ότι καλύπτονται όλα τα νομικά και φυσικά πρόσωπα στην Κοινότητα, λαμβάνοντας υπόψη το συνεχώς διευρυνόμενο φάσμα των νομικών μορφωμάτων στα οποία δεν συγκатаλέγονται μόνο τα παραδοσιακά μορφώματα, όπως τα καταπιστεύματα και τα ιδρύματα, αλλά και κάθε νέο μέσο που ενδέχεται να συστήσουν οι φορολογούμενοι στα κράτη μέλη. Επιπλέον, θα επιτρέψουν να λαμβάνονται

<sup>(1)</sup> Γνώμη της 10ης Φεβρουαρίου 2010 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(2)</sup> Γνώμη της 16ης Ιουλίου 2009 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 73 της 19.3.1976, σ. 18.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 150 της 10.6.2008, σ. 28.

υπόψη όλες οι μορφές που μπορούν να λάβουν οι απαιτήσεις των δημοσίων αρχών σχετικά με φόρους, δασμούς, εισφορές, επιστροφές και παρεμβάσεις, συμπεριλαμβανομένων όλων των χρηματικών απαιτήσεων κατά του οικείου φορολογούμενου ή κατά τρίτου που υποκαθιστούν την αρχική απαίτηση. Η θέσπιση σαφέστερων κανόνων είναι αναγκαία κυρίως για τον καλύτερο προσδιορισμό των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων όλων των ενδιαφερομένων μερών.

- (6) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να επηρεάσει την αρμοδιότητα των κρατών μελών όσον αφορά τον καθορισμό των μέτρων εισπραξής, τα οποία διατίθενται βάσει της εσωτερικής τους νομοθεσίας. Εντούτοις, είναι ανάγκη να διασφαλισθεί ότι οι διαφορές μεταξύ των εθνικών δικαίων ή η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων αρχών δεν θέτουν σε κίνδυνο την απρόσκοπτη λειτουργία του συστήματος αμοιβαίας συνδρομής που προβλέπει η παρούσα οδηγία.
- (7) Η αμοιβαία συνδρομή μπορεί να συνίσταται στα εξής: η προς την η αίτηση αρχή μπορεί να παρέχει στην αιτούσα αρχή τις πληροφορίες τις οποίες χρειάζεται η τελευταία για την εισπραξη απαιτήσεων στο κράτος μέλος στο οποίο ανήκει και να κοινοποιεί στον οφειλέτη όλα τα σχετικά με τις απαιτήσεις αυτές έγγραφα που προέρχονται από το αιτούν κράτος μέλος. Η προς αίτηση αρχή μπορεί επίσης να εισπράττει, κατ' αίτηση της αιτούσας αρχής, τις απαιτήσεις που προκύπτουν στο αιτούν κράτος μέλος, ή να λαμβάνει ασφαλιστικά μέτρα για την εξασφάλιση της εισπραξής των απαιτήσεων αυτών.
- (8) Η θέσπιση ενιαίου τίτλου που θα χρησιμοποιείται για τη λήψη μέτρων επιβολής στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος καθώς και η έγκριση ενιαίου τυποποιημένου εντύπου για την κοινοποίηση τίτλων και αποφάσεων σχετικών με την απαίτηση θα πρέπει να επιλύσουν τα προβλήματα της αναγνώρισης και της μετάφρασης τίτλων που προέρχονται από άλλο κράτος μέλος, στα οποία οφείλεται, κατά σημαντικό βαθμό, η αναποτελεσματικότητα των ισχυουσών ρυθμίσεων για τη συνδρομή.
- (9) Θα πρέπει να δημιουργηθεί νομική βάση για την ανταλλαγή πληροφοριών χωρίς προηγούμενη αίτηση για συγκεκριμένες επιστροφές φόρων. Για λόγους αποτελεσματικότητας, θα πρέπει επίσης να δοθεί η δυνατότητα στους υπαλλήλους των φορολογικών υπηρεσιών κράτους μέλους να παρίστανται ή να συμμετέχουν στις διοικητικές έρευνες, οι οποίες διεξάγονται σε άλλο κράτος μέλος. Θα πρέπει επίσης να υπάρχει πρόβλεψη για την πλέον άμεση ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των υπηρεσιών με στόχο να καταστεί η συνδρομή ταχύτερη και αποτελεσματικότερη.
- (10) Δεδομένης της αυξανόμενης κινητικότητας εντός της εσωτερικής αγοράς και των περιορισμών τους οποίους επέβαλε η

συνθήκη ή άλλη νομοθεσία σχετικά με τις εγγυήσεις που μπορούν να ζητούν οι φορολογούμενοι, οι οποίοι δεν είναι εγκατεστημένοι στο εθνικό έδαφος, οι δυνατότητες να ζητηθεί η λήψη μέτρων εισπραξής ή ασφαλιστικών μέτρων σε άλλο κράτος μέλος θα πρέπει να διευρυνθούν. Δεδομένου ότι η ηλικία μιας απαίτησης αποτελεί κρίσιμο παράγοντα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν αμοιβαία συνδρομή, μολονότι τα εγχώρια μέσα εισπραξής δεν έχουν εξαντληθεί ακόμη πλήρως, μεταξύ άλλων εφόσον η χρήση σχετικών διαδικασιών στο αιτούν κράτος μέλος θα δημιουργούσε δυσανάλογες δυσχέρειες.

- (11) Μία γενική υποχρέωση κοινοποίησης αιτήσεων και εγγράφων σε ψηφιακή μορφή και μέσω ηλεκτρονικού δικτύου, με ακριβείς κανόνες για τη χρήση γλωσσών για αιτήσεις και έγγραφα, θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη μέλη να διεκπεραιώνουν ταχύτερα και ευκολότερα τις αιτήσεις.
- (12) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εισπραξής στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος είναι δυνατόν να αμφισβητηθούν από τον ενδιαφερόμενο η απαίτηση, η κοινοποίηση από τις αρχές του αιτούντος κράτους μέλους ή ο τίτλος που επιτρέπει την εκτέλεσή της. Θα πρέπει να καθορισθεί ότι, στις περιπτώσεις αυτές, ο ενδιαφερόμενος ασκεί την προσφυγή ενώπιον του αρμόδιου οργάνου του αιτούντος κράτους μέλους και ότι η προς την η αίτηση αρχή θα πρέπει να αναστέλλει οιαδήποτε διαδικασία εκτέλεσης που έχει κινήσει έως την έκδοση της απόφασης του αρμόδιου αυτού οργάνου, εκτός εάν η αιτούσα αρχή αιτείται άλλως.
- (13) Προκειμένου να ενθαρρυνθούν τα κράτη μέλη να δεσμεύσουν επαρκείς πόρους για την εισπραξη των απαιτήσεων άλλων κρατών μελών, το προς ό η αίτηση κράτος μέλος θα πρέπει να είναι σε θέση να ανακτήσει το κόστος το οποίο αφορά εισπραξη από τον οφειλέτη.
- (14) Ο καλύτερος τρόπος για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα είναι να δοθεί η δυνατότητα στην προς την η αίτηση αρχή να ασκεί, κατά την εκτέλεση αίτησης συνδρομής, τις εξουσίες που προβλέπονται από το εθνικό της δίκαιο όσον αφορά τους αυτούς ή ανάλογους φόρους ή δασμούς. Έλλειψη ανάλογου φόρου ή δασμού, η καταλληλότερη διαδικασία θα ήταν η προβλεπόμενη από το δίκαιο του προς ο η αίτηση κράτους μέλους για απαιτήσεις που αφορούν τον φόρο προσωπικού εισοδήματος. Η εν λόγω χρήση του εθνικού δικαίου δεν θα πρέπει, κατά κανόνα, να ισχύει όσον αφορά τις προτιμήσεις που συνοδεύουν τις απαιτήσεις οι οποίες γεννώνται στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος. Θα πρέπει, ωστόσο, να είναι δυνατή η επέκταση των προτιμήσεων στις απαιτήσεις άλλων κρατών μελών βάσει συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών μελών.

- (15) Όσον αφορά τα θέματα σχετικά με την παραγραφή, οι ισχύοντες κανόνες θα πρέπει να απλοποιηθούν, προβλέποντας ότι η αναστολή, η διακοπή ή η παράταση της προθεσμίας παραγραφής καθορίζεται σε γενικές γραμμές σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες δεν είναι δυνατή η αναστολή, η διακοπή ή η παράταση της προθεσμίας παραγραφής βάσει του δικαίου που ισχύει στο εν λόγω κράτος.
- (16) Για λόγους αποτελεσματικότητας, επιβάλλεται οι πληροφορίες που κοινοποιούνται στο πλαίσιο της αμοιβαίας συνδρομής να μπορούν να χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος που λαμβάνει τις πληροφορίες, για λόγους άλλους από εκείνους που προβλέπει η παρούσα οδηγία, εφόσον αυτό επιτρέπεται βάσει της εθνικής νομοθεσίας τόσο του κράτους μέλους που παρέχει τις πληροφορίες όσο και του κράτους μέλους που τις λαμβάνει.
- (17) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να προδικάζει την εκπλήρωση τυχόν υποχρεώσεων παροχής ευρύτερης συνδρομής, οι οποίες απορρέουν δυνάμει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών ή διακανονισμών.
- (18) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να εκδοθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>(1)</sup>.
- (19) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιήσουν.
- (20) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η εξασφάλιση ενός ενιαίου συστήματος συνδρομής για την είσπραξη στην εσωτερική αγορά, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, κατά συνέπεια, λόγω της απαιτούμενης ομοιομορφίας, αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που θεσπίζεται με το άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που θεσπίζεται με το εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων.
- (21) Η παρούσα οδηγία σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί πιστά τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι  
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

**Αντικείμενο**

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τους κανόνες βάσει των οποίων τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν συνδρομή για την είσπραξη σε κάθε κράτος μέλος οποιωνδήποτε απαιτήσεων αναφέρονται στο άρθρο 2, οι οποίες γεννώνται σε ένα άλλο κράτος μέλος.

Άρθρο 2

**Πεδίο εφαρμογής**

1. Η παρούσα οδηγία ισχύει για απαιτήσεις που αφορούν τα εξής:

α) όλους τους φόρους και τους δασμούς, οι οποίοι επιβάλλονται από τα κράτη μέλη ή τις εδαφικές ή τις διοικητικές τους υποδιαιρέσεις, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών αρχών, ή για λογαριασμό τους, ή για λογαριασμό της Ένωσης·

β) επιστροφές, παρεμβάσεις και άλλα μέτρα στο πλαίσιο του συστήματος ολικής ή μερικής χρηματοδότησης του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ) και του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου για την Αγροτική Ανάπτυξη (ΕΓΤΑΑ), συμπεριλαμβανομένων ποσών που πρέπει να συλλεχθούν σε σχέση με τις εν λόγω ενέργειες·

γ) τις εισφορές και άλλα τέλη που προβλέπονται στο πλαίσιο της κοινής οργάνωσης αγοράς για τον τομέα της ζάχαρης.

2. Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας περιλαμβάνει:

α) διοικητικές κυρώσεις, πρόστιμα, τέλη και προσαυξήσεις σχετικά με απαιτήσεις για τις οποίες είναι δυνατόν να ζητηθεί αμοιβαία συνδρομή σύμφωνα με την παράγραφο 1, που επιβάλλονται από τις αρμόδιες διοικητικές αρχές για την επιβολή των σχετικών φόρων ή δασμών ή για τη διεξαγωγή σχετικών διοικητικών ερευνών ή επιβεβαιώνονται από διοικητικά ή δικαστικά όργανα κατ' αίτηση των προαναφερόμενων διοικητικών αρχών·

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

β) τέλη για πιστοποιητικά και συναφή έγγραφα που εκδίδονται στο πλαίσιο διοικητικών διαδικασιών οι οποίες αφορούν φόρους και δασμούς·

που απορρέει από αυτά, υπόκεινται σε φόρο καλυπτόμενο από την παρούσα οδηγία·

γ) τόκους και δαπάνες που συνδέονται με τις απαιτήσεις για τις οποίες είναι δυνατόν να ζητηθεί αμοιβαία συνδρομή σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή το στοιχείο α) ή β) της παρούσας παραγράφου.

δ) «με ηλεκτρονικά μέσα»: η χρήση ηλεκτρονικού εξοπλισμού επεξεργασίας -συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής συμπίεσης- και αποθήκευσης δεδομένων και η χρησιμοποίηση καλωδιακής ή ασύρματης σύνδεσης, οπτικών μέσων ή άλλων ηλεκτρομαγνητικών μέσων

3. Η παρούσα οδηγία δεν ισχύει για:

α) υποχρεωτικές εισφορές κοινωνικής ασφάλισης πληρωτέες προς το κράτος μέλος ή μια υποδιαίρεση του κράτους μέλους ή προς τα ιδρύματα κοινωνικών ασφαλίσεων δημοσίου δικαίου·

ε) «δίκτυο CCN»: η κοινή πλατφόρμα που βασίζεται στο κοινό δίκτυο επικοινωνιών (CCN), το οποίο έχει αναπτυχθεί από την Ένωση για την εξασφάλιση όλων των διαβιβάσεων με ηλεκτρονικά μέσα μεταξύ των αρμόδιων τελωνειακών και φορολογικών αρχών.

β) τέλη έκδοσης που δεν αναφέρονται στην παράγραφο 2·

γ) οφειλές συμβατικής φύσης, όπως για την παροχή κοινωφελών υπηρεσιών·

δ) ποινικές κυρώσεις που επιβάλλονται στο πλαίσιο ποινικής δίωξης ή άλλες ποινικές κυρώσεις που δεν καλύπτονται από την παράγραφο 2 στοιχείο α).

#### Άρθρο 4

#### Οργάνωση

1. Κάθε κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή, μέχρι τις 20 Μαΐου 2010, σχετικά με την αρμόδια αρχή ή αρχές του (εφεξής αναφερόμενη αντιστοίχως ως η «αρμόδια αρχή»), για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με τυχόν μεταβολή της.

#### Άρθρο 3

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) «αιτούσα αρχή»: κεντρικό γραφείο διασύνδεσης, γραφείο διασύνδεσης ή υπηρεσία διασύνδεσης κράτους μέλους που υποβάλλει αίτηση συνδρομής σχετικά με αίτηση αναφερόμενη στο άρθρο 2

Η Επιτροπή θέτει τις πληροφορίες που λαμβάνει στη διάθεση των λοιπών κρατών μελών και δημοσιεύει κατάλογο των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

β) «προς την η αίτηση αρχή»: κεντρικό γραφείο διασύνδεσης, γραφείο διασύνδεσης ή υπηρεσία διασύνδεσης κράτους μέλους προς τα οποία απευθύνεται αίτηση συνδρομής

2. Η αρμόδια αρχή ορίζει ένα κεντρικό γραφείο διασύνδεσης, το οποίο αναλαμβάνει την κύρια ευθύνη για τις επαφές με τα λοιπά κράτη μέλη στον τομέα της αμοιβαίας συνδρομής τον οποίο καλύπτει η παρούσα οδηγία.

γ) «πρόσωπο»:

Το κεντρικό γραφείο διασύνδεσης μπορεί επίσης να ορίζεται ως υπεύθυνο για τις επαφές με την Επιτροπή.

i) φυσικό πρόσωπο,

ii) νομικό πρόσωπο,

iii) εφόσον προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία, ένωση προσώπων στην οποία αναγνωρίζεται δικαιοπρακτική ικανότητα, χωρίς όμως να έχει το νομικό καθεστώς νομικού προσώπου, ή

3. Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους μπορεί να ορίζει γραφεία διασύνδεσης, τα οποία είναι υπεύθυνα για τις επαφές με τα λοιπά κράτη μέλη σχετικά με την αμοιβαία συνδρομή όσον αφορά έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους ή κατηγορίες φόρων και δασμών που αναφέρονται στο άρθρο 2.

iv) οποιοδήποτε άλλο νομικό μόρφωμα οποιασδήποτε φύσεως και μορφής, είτε διαθέτει νομική προσωπικότητα είτε όχι, που έχει στην κυριότητά του ή διαχειρίζεται περιουσιακά στοιχεία τα οποία, συμπεριλαμβανομένου του εισοδήματος

4. Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους μπορεί να ορίζει ως υπηρεσίες διασύνδεσης και άλλα γραφεία πέραν του κεντρικού γραφείου διασύνδεσης ή των γραφείων διασύνδεσης. Οι υπηρεσίες διασύνδεσης ζητούν ή παρέχουν αμοιβαία συνδρομή βάσει της παρούσας οδηγίας σε σχέση με τις συγκεκριμένες εδαφικές επιχειρησιακές τους αρμοδιότητες.

5. Όταν ένα γραφείο διασύνδεσης ή μία υπηρεσία διασύνδεσης λαμβάνει αίτηση αμοιβαίας συνδρομής που απαιτεί δράση εκτός των αρμοδιοτήτων που του (της) έχουν ανατεθεί, τη διαβιβάζει αμελλητί στο αρμόδιο γραφείο ή την αρμόδια υπηρεσία, εφόσον τα γνωρίζει, ή στο κεντρικό γραφείο διασύνδεσης και ενημερώνει σχετικά την αιτούσα αρχή.

6. Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους ενημερώνει την Επιτροπή για το κεντρικό γραφείο διασύνδεσης του εν λόγω κράτους και για κάθε γραφείο διασύνδεσης ή υπηρεσία διασύνδεσης που έχει ορίσει. Η Επιτροπή θέτει τις πληροφορίες που λαμβάνει στη διάθεση των κρατών μελών.

7. Κάθε κοινοποίηση διαβιβάζεται, κατά περίπτωση, με τη συμφωνία ή εξ' ονόματος του κεντρικού γραφείου διασύνδεσης, το οποίο διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα της κοινοποίησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

### ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

#### Άρθρο 5

##### Αίτηση πληροφοριών

1. Κατόπιν αιτήσεως της αιτούσας αρχής, η προς ην η αίτηση αρχή παρέχει οποιεσδήποτε πληροφορίες είναι πιθανόν να αφορούν την αιτούσα αρχή για την είσπραξη απαιτήσεων της κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 2.

Για τον σκοπό της παροχής των εν λόγω πληροφοριών, η προς ην η αίτηση αρχή μεριμνά για τη διεξαγωγή οποιωνδήποτε διοικητικών ερευνών, οι οποίες απαιτούνται για τη συγκέντρωση των πληροφοριών.

2. Η προς ην η αίτηση αρχή δεν υποχρεούται να διαβιβάζει πληροφορίες:

- α) που δεν θα ήταν σε θέση να αποκτήσει για την είσπραξη παρόμοιων απαιτήσεων που γεννήθηκαν στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος,
- β) που θα αποκάλυπταν εμπορικό, βιομηχανικό ή επαγγελματικό απόρρητο,
- γ) που η γνωστοποίησή τους θα ήταν πιθανό να προσβάλει την ασφάλεια ή να αντιτίθεται προς τη δημόσια τάξη του προς ό η αίτηση κράτους μέλους.

3. Η παράγραφος 2, σε καμία περίπτωση, δεν θεωρείται ότι επιτρέπει στην προς ην η αίτηση αρχή ενός κράτους μέλους να αρνηθεί την παροχή πληροφοριών αποκλειστικά και μόνο επειδή κάτοχος των πληροφοριών αυτών είναι τράπεζα, άλλο χρηματοπι-

στωτικό ίδρυμα, εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος ή πρόσωπο που ενεργεί υπό την ιδιότητα του πράκτορα ή του διαχειριστή ή επειδή η πληροφορία αφορά ιδιοκτησιακά συμφέροντα προσώπου.

4. Η προς ην η αίτηση αρχή πληροφορεί την αιτούσα αρχή για τους λόγους της αντίθεσής της στην ικανοποίηση της αίτησης παροχής πληροφοριών.

#### Άρθρο 6

##### Ανταλλαγή πληροφοριών χωρίς προηγούμενη αίτηση

Όταν μια επιστροφή φόρων ή δασμών, πλην του φόρου προστιθέμενης αξίας, αφορά πρόσωπο το οποίο είναι εγκατεστημένο ή διαμένει σε άλλο κράτος μέλος, το κράτος μέλος που επιστρέφει μπορεί να ενημερώνει το κράτος μέλος εγκατάστασης ή διαμονής για την προσεχή επιστροφή.

#### Άρθρο 7

##### Παρουσία στα γραφεία των διοικητικών υπηρεσιών και συμμετοχή στις διοικητικές έρευνες

1. Κατόπιν συμφωνίας μεταξύ της αιτούσας αρχής και της προς ην η αίτηση αρχής και σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που έχει θεσπίσει η προς ην η αίτηση αρχή, υπάλληλοι εξουσιοδοτημένοι από την αιτούσα αρχή δύνανται, για τους σκοπούς της προαγωγής της αμοιβαίας συνδρομής που προβλέπει η παρούσα οδηγία:

- α) να είναι παρόντες στα γραφεία στα οποία εκτελούν τα καθήκοντά τους οι διοικητικές αρχές του προς ό η αίτηση κράτους μέλους,
- β) να είναι παρόντες κατά τις διοικητικές έρευνες, οι οποίες διεξάγονται στο έδαφος του προς ό η αίτηση κράτους μέλους,
- γ) να παρέχουν συνδρομή στους αρμόδιους υπαλλήλους του προς ό η αίτηση κράτους μέλους κατά της διαδικασίες ενώπιον δικαστηρίων στο εν λόγω κράτος μέλος.

2. Εφόσον αυτό είναι εφικτό δυνάμει της ισχύουσας νομοθεσίας του προς ό η αίτηση κράτους μέλους, η συμφωνία που αναφέρεται στο στοιχείο β) της παραγράφου 1 μπορεί να προβλέπει ότι υπάλληλοι του αιτούντος κράτους μέλους δύνανται να ανακρίνουν πρόσωπα και να εξετάζουν καταχωρίσεις.

3. Υπάλληλοι εξουσιοδοτημένοι από την αιτούσα αρχή, οι οποίοι αξιοποιούν τις δυνατότητες που τους παρέχουν οι παράγραφοι 1 και 2, πρέπει, ανά πάσα στιγμή, να είναι σε θέση να επιδείξουν γραπτή εξουσιοδότηση, στην οποία να αναφέρονται η ταυτότητά τους και τα επίσημα καθήκοντά τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

## ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

## Άρθρο 8

**Αίτηση για την κοινοποίηση ορισμένων εγγράφων σχετικών με απαιτήσεις**

1. Κατόπιν αιτήσεως της αιτούσας αρχής, η προς ην η αίτηση αρχή κοινοποιεί στον αποδέκτη όλα τα έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων των δικαστικών, που προέρχονται από το αιτούν κράτος μέλος και αναφέρονται σε αίτηση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 ή στην είσπραξή της.

Η αίτηση κοινοποίησης συνοδεύεται από τυποποιημένο έντυπο που περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) όνομα, διεύθυνση και άλλα δεδομένα σχετικά με τον προσδιορισμό της ταυτότητας του αποδέκτη,
- β) τον σκοπό της κοινοποίησης και το χρονικό διάστημα εντός του οποίου η κοινοποίηση θα πρέπει να πραγματοποιηθεί,
- γ) περιγραφή του συνημμένου εγγράφου καθώς και της φύσης και του ποσού της σχετικής απαίτησης,
- δ) όνομα, διεύθυνση και άλλες λεπτομέρειες επαφής όσον αφορά:
  - i) το γραφείο που είναι αρμόδιο για το συνημμένο έγγραφο και, εφόσον διαφέρει,
  - ii) το γραφείο παροχής περαιτέρω πληροφοριών σχετικά με το κοινοποιημένο έγγραφο σχετικά με τις δυνατότητες αμφισβήτησης της υποχρέωσης καταβολής.

2. Η αιτούσα αρχή υποβάλλει αίτηση κοινοποίησης δυνάμει του παρόντος άρθρου μόνο εφόσον δεν είναι σε θέση να κοινοποιήσει το σχετικό έγγραφο σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν την κοινοποίηση αυτή στο αιτούν κράτος μέλος ή εφόσον η κοινοποίηση αυτή θα δημιουργούσε δυσανάλογες δυσχέρειες.

3. Η προς ην η αίτηση αρχή πληροφορεί αμέσως την αιτούσα αρχή όσον αφορά τη συνέχεια που δόθηκε στην αίτηση κοινοποίησης και, ειδικότερα, όσον αφορά την ημερομηνία κατά την οποία το έγγραφο διαβιβάστηκε στον αποδέκτη.

## Άρθρο 9

**Μέσα κοινοποίησης**

1. Η προς ην η αίτηση αρχή εξασφαλίζει ότι η κοινοποίηση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και τις διοικητικές πρακτικές που ισχύουν στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος.

2. Η παράγραφος 1 ισχύει υπό την επιφύλαξη οιασδήποτε άλλης μορφής κοινοποίησης στην οποία προβαίνει η αρμόδια αρχή του αιτούντος κράτους μέλους σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες του εν λόγω κράτους μέλους.

Μια αρμόδια αρχή η οποία είναι εγκατεστημένη στο αιτούν κράτος μέλος μπορεί να κοινοποιεί άμεσα κάθε έγγραφο με συστημένη αλληλογραφία ή μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σε πρόσωπο ευρισκόμενο στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

**ΜΕΤΡΑ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ Ή ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ**

## Άρθρο 10

**Αίτηση είσπραξης**

1. Κατόπιν αιτήσεως της αιτούσας αρχής, η προς ην η αίτηση αρχή υποχρεούται να εισπράττει απαιτήσεις, οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο τίτλου που επιτρέπει την εκτέλεση της είσπραξης στο αιτούν κράτος μέλος.

2. Η αιτούσα αρχή, μόλις λάβει γνώση, απευθύνει στην προς ην η αίτηση αρχή όλες τις χρήσιμες πληροφορίες που αναφέρονται στην υπόθεση, η οποία αποτελούσε την αιτία της αίτησης είσπραξης.

## Άρθρο 11

**Προϋποθέσεις της αίτησης είσπραξης**

1. Η αιτούσα αρχή δεν δύναται να υποβάλει αίτηση είσπραξης, εάν και εφόσον η απαίτηση και/ή ο τίτλος που επιτρέπει την εκτέλεσή της στο αιτούν κράτος μέλος αμφισβητείται στο εν λόγω κράτος μέλος, με εξαίρεση τις περιπτώσεις στις οποίες ισχύει το τρίτο εδάφιο του άρθρου 14 παράγραφος 4.

2. Πριν από την υποβολή αίτησης είσπραξης από την αιτούσα αρχή, πρέπει να κινηθούν οι δέουσες διαδικασίες είσπραξης, οι οποίες ισχύουν στο κράτος μέλος της, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:



- α) αν είναι πρόδηλο ότι δεν υπάρχουν περιουσιακά στοιχεία προς είσπραξη στο αιτούν κράτος μέλος ή ότι οι εν λόγω διαδικασίες δεν θα καταλήξουν στην εξόφληση της απαίτησης, και η αιτούσα αρχή έχει συγκεκριμένες πληροφορίες που καταδεικνύουν ότι το συγκεκριμένο πρόσωπο διαθέτει περιουσιακά στοιχεία στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος,
- β) εάν η προσφυγή στις διαδικασίες αυτές στο αιτούν κράτος μέλος θα δημιουργούσε δυσανάλογες δυσχέρειες.

#### Άρθρο 12

##### Τίτλος ο οποίος επιτρέπει την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος και άλλα συνοδευτικά έγγραφα

1. Κάθε αίτηση είσπραξης συνοδεύεται από ενιαίο τίτλο που επιτρέπει την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος.

Ο ενιαίος τίτλος που επιτρέπει την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος απηχεί το κύριο περιεχόμενο του αρχικού τίτλου που επιτρέπει την εκτέλεση και αποτελεί τη μοναδική βάση των μέτρων είσπραξης και των ασφαλιστικών μέτρων που ελήφθησαν στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος. Δεν υπόκειται σε αναγνώριση, συμπλήρωση ή αντικατάσταση στο εν λόγω κράτος μέλος.

Ο ενιαίος τίτλος που επιτρέπει την εκτέλεση περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) πληροφορίες σχετικά με τον προσδιορισμό του αρχικού τίτλου που επιτρέπει την εκτέλεση, περιγραφή της απαίτησης, που περιλαμβάνει τη φύση της, το χρονικό διάστημα που καλύπτεται από την απαίτηση, τυχόν σημαντικές ημερομηνίες της διαδικασίας εκτέλεσης καθώς και το ποσό της απαίτησης και τις διάφορες συνιστώσες του, όπως το κεφάλαιο και οι δεδουλευμένοι τόκοι κ.λπ.,

- β) όνομα και άλλα δεδομένα σχετικά με τον προσδιορισμό της ταυτότητας του οφειλέτη,

- γ) όνομα, διεύθυνση και άλλες λεπτομέρειες επαφής όσον αφορά:

- i) το γραφείο που είναι αρμόδιο για την αποτίμηση της απαίτησης και, εφόσον διαφέρει,
- ii) το γραφείο παροχής περαιτέρω πληροφοριών σχετικά με την απαίτηση ή σχετικά με τις δυνατότητες αμφισβήτησης της υποχρέωσης καταβολής.

2. Η αίτηση είσπραξης μιας απαίτησης μπορεί να συνοδεύεται από άλλα έγγραφα σχετικά με την απαίτηση, τα οποία έχουν εκδοθεί στο αιτούν κράτος μέλος.

#### Άρθρο 13

##### Εκτέλεση της αίτησης είσπραξης

1. Για τον σκοπό της είσπραξης στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος, κάθε απαίτηση που αποτελεί αντικείμενο αίτησης είσπραξης εξετάζεται ως απαίτηση του προς ό η αίτηση κράτους μέλους, εκτός εάν η παρούσα οδηγία ορίζει άλλως. Η προς ην η αίτηση αρχή ασκεί τις προβλεπόμενες από τις νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις εξουσίες και διαδικασίες που ισχύουν στο κράτος μέλος στο οποίο υπάγεται για απαιτήσεις σχετικά με τον ίδιο ή, απουσία ιδίου, παρόμοιο φόρο ή δασμό, πλην των περιπτώσεων για τις οποίες προβλέπεται άλλως στην παρούσα οδηγία.

Εάν η προς ην η αίτηση αρχή θεωρεί ότι δεν επιβάλλονται στο έδαφος της οι ίδιοι ή παρόμοιοι φόροι ή δασμοί, ασκεί τις εξουσίες και τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος της για απαιτήσεις σχετικά με το φόρο προσωπικού εισοδήματος, πλην των περιπτώσεων για τις οποίες προβλέπεται άλλως στην παρούσα οδηγία.

Το προς ό η αίτηση κράτος μέλος δεν υποχρεούται να χορηγεί σε απαιτήσεις άλλων κρατών μελών τις προτιμήσεις που χορηγεί σε παρόμοιες απαιτήσεις στο έδαφος του, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετική ρύθμιση μεταξύ των οικείων κρατών μελών ή προβλέπεται στο δίκαιο του προς ό η αίτηση κράτους μέλους. Εάν ένα κράτος μέλος χορηγήσει προτιμήσεις σε απαιτήσεις άλλου κράτους μέλους δεν μπορεί να αρνηθεί τη χορήγηση των ίδιων προτιμήσεων στις αυτές ή σε παρόμοιες απαιτήσεις άλλων κρατών μελών υπό τις αυτές προϋποθέσεις.

Το προς ό η αίτηση κράτος μέλος εισπράττει την απαίτηση στο δικό του νόμισμα.

2. Η προς ην η αίτηση αρχή πληροφορεί την αιτούσα αρχή με τη δέουσα επιμέλεια για τη συνέχεια που δόθηκε στην αίτηση είσπραξης.

3. Από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης είσπραξης, η προς ην η αίτηση αρχή επιβάλλει τόκους υπερημερίας σύμφωνα με τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος.

4. Η προς ην η αίτηση αρχή δύναται, εφόσον το επιτρέπουν οι νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος, να παρέχει στον οφειλέτη προθεσμία πληρωμής ή να επιτρέπει πληρωμή με δόσεις και μπορεί να επιβάλλει ανάλογα τόκο. Εν συνεχεία, ενημερώνει την αιτούσα αρχή σχετικά με οιαδήποτε τέτοια απόφαση.

5. Με την επιφύλαξη του άρθρου 20 παράγραφος 1, η προς ην η αίτηση αρχή διαβιβάζει στην αιτούσα αρχή τα ποσά που εισέπραξε σε σχέση με την απαίτηση και τους τόκους που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου.

#### Άρθρο 14

##### Διαφορές

1. Οι διαφορές σχετικά με την απαίτηση, τον αρχικό τίτλο, ο οποίος επιτρέπει την εκτέλεση στο αιτούν κράτος μέλος, ή τον ομοιόμορφο τίτλο, ο οποίος επιτρέπει την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος και διαφορές σχετικά με το κύρος της κοινοποίησης από την αρμόδια αρχή του αιτούντος κράτους μέλους, εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των αρμόδιων οργάνων του αιτούντος κράτους μέλους. Εάν ένα ενδιαφερόμενο μέρος αμφισβητήσει στην πορεία της διαδικασίας εισπραξής την απαίτηση, τον αρχικό τίτλο που επιτρέπει την εκτέλεση στο αιτούν κράτος μέλος ή τον ομοιόμορφο τίτλο, ο οποίος επιτρέπει την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος, η προς ην η αίτηση αρχή πληροφορεί το μέρος αυτό ότι πρέπει να φέρει την εν λόγω αγωγή ενώπιον του αρμόδιου οργάνου του αιτούντος κράτους μέλους, σύμφωνα με το δικαίω που ισχύει σε αυτό.

2. Διαφορές σχετικά με τα μέτρα εκτέλεσης τα οποία ελήφθησαν στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος ή σχετικά με την εγκυρότητα της κοινοποίησης της αρμόδιας αρχής τού προς ό η αίτηση κράτους μέλους φέρονται ενώπιον του αρμόδιου οργάνου του εν λόγω κράτους μέλους σύμφωνα με τις δικές του νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις.

3. Όταν ασκηθεί αγωγή όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 ενώπιον του αρμόδιου οργάνου του αιτούντος κράτους μέλους, η αιτούσα αρχή πληροφορεί την προς ην η αίτηση αρχή σχετικά και αναφέρει τον βαθμό στον οποίο δεν αμφισβητείται η απαίτηση.

4. Μόλις η προς ην η αίτηση αρχή λάβει τις πληροφορίες, οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 3, είτε από την αιτούσα αρχή είτε από το ενδιαφερόμενο μέρος, αναστέλλει τη διαδικασία της εκτέλεσης όσον αφορά το αμφισβητούμενο μέρος της απαίτησης, ενώ εκκρεμεί η απόφαση του αρμόδιου στο θέμα αυτό οργάνου, εκτός εάν η αιτούσα αρχή υποβάλει διαφορετικό αίτημα σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

Κατ' αίτηση της αιτούσας αρχής, η αν άλλως κριθεί αναγκαίο και με την επιφύλαξη του άρθρου 16, η προς ην η αίτηση αρχή δύναται να λαμβάνει ασφαλιστικά μέτρα προκειμένου να εγγυηθεί την εισπραξη, εφόσον οι νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος στο οποίο έχει την έδρα της επιτρέπουν την ενέργεια αυτή.

Η αιτούσα αρχή δύναται, σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και τις διοικητικές πρακτικές που ισχύουν στο κράτος μέλος όπου έχει την έδρα της, να ζητεί από την προς ην η αίτηση αρχή να εισπράξει αμφισβητούμενη απαίτηση ή το αμφισβητούμενο μέρος της απαίτησης, εφόσον οι συναφείς νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και οι διοικητικές πρακτικές που ισχύουν στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος το επιτρέπουν. Κάθε τέτοια απαίτηση πρέπει να αιτιολογείται. Εάν η έκβαση της αμφισβήτησης αποβεί ευνοϊκή για τον οφειλέτη, η αιτούσα αρχή υποχρεούται να επιστρέψει κάθε εισπραχθέν ποσό, προσαυξημένο κατά την τυχόν οφειλόμενη αποζημίωση, σύμφωνα με το ισχύον δικαίω του προς ό η αίτηση κράτους μέλους.

Εάν έχει κινηθεί διαδικασία αμοιβαίας συμφωνίας από τις αρμόδιες αρχές του αιτούντος κράτους μέλους ή του προς ό η αίτηση κράτους μέλους, και η έκβαση της διαδικασίας ενδέχεται να επηρεάσει την απαίτηση για την οποία ζητήθηκε συνδρομή, τα μέτρα εισπραξής αναστέλλονται ή διακόπτονται έως ότου λήξει η διαδικασία αυτή, εκτός εάν η διαδικασία αφορά υπόθεση με κατεπείγοντα χαρακτηριστικά, λόγω απάτης ή αφερεγγυότητας. Σε περίπτωση αναστολής ή διακοπής των μέτρων εισπραξής, εφαρμόζεται το δεύτερο εδάφιο.

#### Άρθρο 15

##### Τροποποίηση ή απόσυρση της αίτησης συνδρομής για εισπραξη

1. Η αιτούσα αρχή πληροφορεί αμέσως την προς ην η αίτηση αρχή για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση της αίτησης εισπραξής που έχει υποβάλει ή για την απόσυρση της αίτησής της, αναφέροντας τους λόγους της τροποποίησης ή της απόσυρσης.

2. Εάν η τροποποίηση της αίτησης οφείλεται σε απόφαση του αρμόδιου οργάνου που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1, η αιτούσα αρχή κοινοποιεί την απόφαση αυτή από κοινού με αναθεωρημένο ενιαίο τίτλο, ο οποίος επιτρέπει την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος. Η προς ην η αίτηση αρχή προβαίνει στη συνέχεια σε λήψη περαιτέρω μέτρων εισπραξής βάσει του αναθεωρημένου τίτλου.

Η εφαρμογή των μέτρων εισπραξής ή ασφαλιστικών μέτρων που έχουν ληφθεί ήδη βάσει του αρχικού ενιαίου τίτλου για την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος μπορεί να συνεχισθεί βάσει του αναθεωρημένου τίτλου, εκτός εάν η τροποποίηση της αίτησης οφείλεται στην ακυρότητα του αρχικού τίτλου που επέτρεπε την εκτέλεση στο αιτούν κράτος μέλος ή του αρχικού ενιαίου τίτλου που επέτρεπε την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος.

Όσον αφορά τον αναθεωρημένο τίτλο, ισχύουν τα άρθρα 12 και 14.

### Άρθρο 16

#### Αίτημα λήψεως ασφαλιστικών μέτρων

1. Κατ' αίτηση της αιτούσας αρχής, η προς ην η αίτηση αρχή λαμβάνει ασφαλιστικά μέτρα, εφόσον αυτό προβλέπεται από το εθνικό της δίκαιο και σύμφωνα με τις διοικητικές της πρακτικές, για να εγγυηθεί την είσπραξη όταν μια απαίτηση ή ο τίτλος που επιτρέπει την εκτέλεση στο αιτούν κράτος μέλος αμφισβητείται κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης, ή εάν η απαίτηση δεν αποτελεί ακόμη αντικείμενο τίτλου που επιτρέπει την εκτέλεση στο αιτούν κράτος μέλος, εφόσον τα ασφαλιστικά μέτρα είναι επίσης δυνατά, σε παρεμφερείς καταστάσεις, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο και τις διοικητικές πρακτικές του αιτούντος κράτους μέλους.

Το έγγραφο το οποίο έχει συνταχθεί για να επιτρέπει τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων στο αιτούν κράτος μέλος και αφορά την απαίτηση για την είσπραξη της οποίας ζητείται αμοιβαία συνδρομή, επισυνάπτεται, εφόσον υπάρχει, στην αίτηση ασφαλιστικών μέτρων στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος. Το έγγραφο αυτό δεν υπόκειται σε αναγνώριση, συμπλήρωση ή αντικατάσταση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος.

2. Η αίτηση για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων μπορεί να συνοδεύεται από άλλα έγγραφα σχετικά με την απαίτηση, τα οποία έχουν εκδοθεί στο αιτούν κράτος μέλος.

### Άρθρο 17

#### Κανόνες της αίτησης λήψεως ασφαλιστικών μέτρων

Για την ενεργοποίηση του άρθρου 16, εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, το άρθρο 10 παράγραφος 2, το άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 2 και τα άρθρα 14 και 15.

### Άρθρο 18

#### Όρια των υποχρεώσεων της προς ην η αίτηση αρχής

1. Η προς ην η αίτηση αρχή δεν υποχρεούται να παρέχει την προβλεπόμενη από τα άρθρα 10 έως 16 συνδρομή, εάν η είσπραξη της απαίτησης, λόγω της καταστάσεως του οφειλέτη, μπορεί να δημιουργήσει σοβαρές οικονομικές ή κοινωνικές δυσχέρειες στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος, εφόσον οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και οι διοικητικές πρακτικές αυτού του κράτους μέλους επιτρέπουν την εξαίρεση αυτή για εθνικές απαιτήσεις.

2. Η προς ην η αίτηση αρχή δεν υποχρεούται να παρέχει την προβλεπόμενη από τα άρθρα 5 και 7 έως 16 συνδρομή, εάν η

υποβαλλόμενη βάσει των άρθρων 5, 7, 8, 10 ή 16 αρχική αίτηση συνδρομής αφορά απαιτήσεις παλαιότερες των πέντε ετών, που χρονολογούνται από την ημερομηνία κατά την οποία κατέστη ληξιπρόθεσμη η απαίτηση στο αιτούν κράτος μέλος έως την ημερομηνία κατά την οποία υπεβλήθη η αρχική αίτηση συνδρομής.

Ωστόσο, όταν προσβάλλεται η απαίτηση ή ο αρχικός τίτλος που επιτρέπει την εκτέλεση στο αιτούν κράτος μέλος, η πενταετής προθεσμία αρχίζει να προσμετράται από τη στιγμή κατά την οποία το αιτούν κράτος αποφαινεται ότι η απαίτηση ή ο τίτλος που επιτρέπει την είσπραξη δεν μπορεί πλέον να αμφισβητηθεί.

Επιπλέον, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι αρμόδιες αρχές του αιτούντος κράτους μέλους αναβάλλουν την πληρωμή ή καταρτίζουν πρόγραμμα πληρωμών σε δόσεις, η πενταετής προθεσμία νοείται ότι άρχεται από τη στιγμή που εκπνέει η συνολική προθεσμία πληρωμής.

Ωστόσο, στις περιπτώσεις αυτές, η προς ην η αίτηση αρχή δεν υποχρεούται να παρέχει τη συνδρομή ως προς απαιτήσεις που είναι παλαιότερες των δέκα ετών, χρονολογούμενες από την ημερομηνία κατά την οποία κατέστη ληξιπρόθεσμη η απαίτηση στο αιτούν κράτος μέλος.

3. Ένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να παρέχει συνδρομή εάν το συνολικό ποσό των απαιτήσεων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, για το οποίο ζητείται συνδρομή, είναι μικρότερο των 1 500 EUR.

4. Η προς ην η αίτηση αρχή ενημερώνει την αιτούσα αρχή για τους λόγους απόρριψης της αίτησης συνδρομής.

### Άρθρο 19

#### Θέματα σχετικά με την παραγραφή

1. Θέματα που αφορούν την παραγραφή διέπονται αποκλειστικά από το δίκαιο που ισχύει στο αιτούν κράτος μέλος.

2. Όσον αφορά την αναστολή, διακοπή ή παράταση της προθεσμίας παραγραφής, οι πράξεις είσπραξης που πραγματοποιούνται από την προς ην η αίτηση αρχή ή για λογαριασμό της σύμφωνα με την αίτηση συνδρομής και έχουν ως αποτέλεσμα την αναστολή, διακοπή ή παράταση της προθεσμίας παραγραφής κατά το δίκαιο που ισχύει στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος, θεωρείται ότι έχουν το ίδιο αποτέλεσμα στο αιτούν κράτος μέλος, υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπεται η αντίστοιχη διάταξη δυνάμει του δικαίου που ισχύει σε αυτό το κράτος μέλος.

Εάν το δικαίω που ισχύει στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος δεν προβλέπει τη δυνατότητα αναστολής, διακοπής ή παράτασης της προθεσμίας παραγραφής, οι πράξεις είσπραξης που πραγματοποιούνται από την προς ην η αίτηση αρχή ή για λογαριασμό της σύμφωνα με την αίτηση συνδρομής και οι οποίες, εάν είχαν πραγματοποιηθεί από την αιτούσα αρχή ή για λογαριασμό της στο κράτος μέλος της, θα είχαν ως αποτέλεσμα την αναστολή, διακοπή ή παράταση της προθεσμίας παραγραφής κατά το δικαίω που ισχύει στο κράτος μέλος της προς ην η αίτηση αρχής, θεωρούνται, όσον αφορά αυτό το αποτέλεσμα, ότι έχουν πραγματοποιηθεί σε αυτό το τελευταίο κράτος.

Το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο δεν επηρεάζουν το δικαίω των αρμόδιων αρχών του αιτούντος κράτους μέλους να λαμβάνουν μέτρα για την αναστολή, διακοπή ή παράταση της προθεσμίας παραγραφής σύμφωνα με το δικαίω που ισχύει στο εν λόγω κράτος μέλος.

3. Η αιτούσα αρχή και η προς ην η αίτηση αρχή ενημερώνονται εκατέρωθεν ως προς οποιεσδήποτε ενέργειες με τις οποίες διακόπτεται, αναστέλλεται ή παρατείνεται η προθεσμία παραγραφής της απαίτησης για την οποία έχει ζητηθεί η είσπραξη ή η λήψη ασφαλιστικών μέτρων ή ως προς ενέργειες οι οποίες ενδέχεται να έχουν αυτό το αποτέλεσμα.

#### Άρθρο 20

##### Έξοδα

1. Πέραν των ποσών που προβλέπονται στο άρθρο 13 παράγραφος 5, η προς ην η αίτηση αρχή επιδιώκει να εισπράξει από τον οφειλέτη και να παρακρατήσει τα συνδεδεμένα με την είσπραξη έξοδα με τα οποία επιβαρύνθηκε, σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του κράτους μέλους προς ό η αίτηση.

2. Τα κράτη μέλη παραιτούνται αμοιβαίως από τυχόν απαίτηση για απόδοση των εξόδων που προέκυψαν από την αμοιβαία συνδρομή την οποία παρέχουν το ένα στο άλλο κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Εντούτοις, όταν η είσπραξη παρουσιάζει ιδιαίτερη δυσκολία, χαρακτηρίζεται από πολύ μεγάλο ποσό εξόδων ή συνδέεται με την καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος, οι αιτούσες αρχές και οι αρχές προς τις οποίες απευθύνονται οι αιτήσεις μπορούν να συμφωνούν ειδικούς διακανονισμούς απόδοσης εξόδων.

3. Παρά την παράγραφο 2, το αιτούν κράτος μέλος παραμένει υπεύθυνο έναντι του κράτους μέλους προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση για όλα τα έξοδα και τις ζημιές που, ενδεχομένως, υπέστη κατόπιν αγωγών που κρίθηκαν αβάσιμες, είτε ως προς την ύπαρξη της απαίτησης είτε ως προς το κύρος του εκτελεστού τίτλου που

εκδόθηκε από την αιτούσα αρχή και επιτρέπει την εκτέλεση και/ή τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

#### ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

##### Άρθρο 21

##### Τυποποιημένα έντυπα και μέσα κοινοποίησης

1. Οι αιτήσεις δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1 για παροχή πληροφοριών, οι αιτήσεις κοινοποίησης δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 1, οι αιτήσεις είσπραξης δυνάμει του άρθρου 10, παράγραφος 1 ή οι αιτήσεις για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων βάσει του άρθρου 16, παράγραφος 1, διαβιβάζονται, με ηλεκτρονικά μέσα, χρησιμοποιώντας ένα τυποποιημένο έντυπο, εκτός αν αυτό δεν μπορεί να γίνει για τεχνικούς λόγους. Εφόσον είναι δυνατόν, τα έντυπα αυτά χρησιμοποιούνται για κάθε μεταγενέστερη επικοινωνία σχετικά με την αίτηση.

Ο ενιαίος τίτλος που επιτρέπει την εκτέλεση στο προς ό η αίτηση κράτος μέλος και το έγγραφο που επιτρέπει τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων στο αιτούν κράτος και τα υπόλοιπα έγγραφα τα οποία αναφέρονται στα άρθρα 12 και 16, διαβιβάζονται επίσης, με ηλεκτρονικά μέσα, εκτός αν αυτό δεν μπορεί να γίνει για τεχνικούς λόγους.

Τα τυποποιημένα έντυπα είναι δυνατόν να συνοδεύονται, κατά περίπτωση, από εκθέσεις, δηλώσεις και λοιπά έγγραφα ή πιστοποιημένα αντίγραφα ή αποσπάσματά τους, τα οποία διαβιβάζονται επίσης, με ηλεκτρονικά μέσα, εκτός αν αυτό δεν μπορεί να γίνει για τεχνικούς λόγους.

Τα τυποποιημένα έντυπα και η επικοινωνία με ηλεκτρονικά μέσα δύνανται επίσης να χρησιμοποιούνται για την ανταλλαγή πληροφοριών δυνάμει του άρθρου 6.

2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται για πληροφορίες και έγγραφα που συγκεντρώνονται κατά την παρουσία σε διοικητικές υπηρεσίες άλλου κράτους μέλους ή κατά τη συμμετοχή σε διοικητικές έρευνες που διεξάγονται σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 7.

3. Εάν η επικοινωνία δεν πραγματοποιείται με ηλεκτρονικά μέσα ή με τη χρήση τυποποιημένων εντύπων, το γεγονός αυτό δεν θα επηρεάσει την εγκυρότητα των πληροφοριών που συγκεντρώθηκαν ή των μέτρων που ελήφθησαν κατά την εκτέλεση μιας αίτησης συνδρομής.

## Άρθρο 22

### Χρήση των γλωσσών

1. Όλες οι αιτήσεις συνδρομής, τα τυποποιημένα έντυπα κοινοποίησης και οι ενιαίοι τίτλοι που επιτρέπουν την εκτέλεση στο προς ο η αίτηση κράτος μέλος αποστέλλονται στην επίσημη γλώσσα ή σε μία από τις επίσημες γλώσσες του προς ό η αίτηση κράτους μέλους ή συνοδεύονται από μετάφραση στη γλώσσα αυτή. Το γεγονός ότι ορισμένα τμήματα των εγγράφων αυτών έχουν συνταχθεί σε γλώσσα διαφορετική από την επίσημη γλώσσα ή μία από τις επίσημες γλώσσες του προς ό η αίτηση κράτους μέλους, δεν επηρεάζει το κύρος τους ή το κύρος της διαδικασίας, εφόσον η διαφορετική αυτή γλώσσα έχει συμφωνηθεί μεταξύ των οικείων κρατών μελών.

2. Τα έγγραφα τα οποία πρέπει να κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 8 μπορούν να διαβιβάζονται στην προς ην η αίτηση αρχή σε μια επίσημη γλώσσα του αιτούντος κράτους μέλους.

3. Όταν η αίτηση συνοδεύεται από έγγραφα πέραν των αναφερόμενων στις παραγράφους 1 και 2, η προς ην η αίτηση αρχή δύναται, κατά περίπτωση, να απαιτήσει από την αιτούσα αρχή τη μετάφραση των εν λόγω εγγράφων στην επίσημη γλώσσα, ή σε μία επίσημη γλώσσα του προς ό η αίτηση κράτους μέλους, ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα αποφασίσουν διμερώς τα οικεία κράτη μέλη.

## Άρθρο 23

### Κοινολόγηση πληροφοριών και εγγράφων

1. Οι πληροφορίες που γνωστοποιούνται, υπό οποιαδήποτε μορφή, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, καλύπτονται από την υποχρέωση τήρησης του επαγγελματικού απόρρητου και τυγχάνουν της προστασίας που προβλέπεται για τέτοιου είδους πληροφορίες από το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο περιήλθαν.

Οι εν λόγω πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή της εκτέλεσης ή των μέτρων όσον αφορά τις απαιτήσεις που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται για την αποτίμηση και την επιβολή υποχρεωτικών εισφορών κοινωνικής ασφάλισης.

2. Τα δεόντως διαπιστευμένα πρόσωπα από την Αρχή Πιστοποίησης της Ασφάλειας (SAA) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μπορούν να έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές μόνο στον βαθμό που απαιτείται για την επιμέλεια, συντήρηση και ανάπτυξη του δικτύου CCN.

3. Το κράτος μέλος που παρέχει τις πληροφορίες επιτρέπει τη χρησιμοποίησή τους για σκοπούς άλλους από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 1 στο κράτος μέλος που λαμβάνει τις πληροφορίες, εάν, σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους μέλους που παρέχει τις πληροφορίες, οι πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για παρόμοιους σκοπούς.

4. Όταν η αιτούσα αρχή ή η προς ην η αίτηση αρχή θεωρεί ότι οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν δυνάμει της παρούσας οδηγίας είναι πιθανόν να φανούν χρήσιμες για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σε τρίτο κράτος μέλος, μπορεί να διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες στο τελευταίο αυτό κράτος, εφόσον η διαβίβαση τους είναι σύμφωνη με τους κανόνες και τις διαδικασίες που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Ενημερώνει το κράτος μέλος από το οποίο προήλθαν οι πληροφορίες σχετικά με την πρόθεσή της να μεταβιβάσει τις πληροφορίες σε τρίτο κράτος μέλος. Το κράτος μέλος προέλευσης μπορεί να προβάλει αντίρρηση για τη μεταβίβαση των πληροφοριών εντός 10 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε την κοινοποίηση από το κράτος μέλος που επιθυμεί να μεταβιβάσει τις πληροφορίες.

5. Η άδεια χρησιμοποίησης, σύμφωνα με την παράγραφο 3, πληροφοριών που έχουν διαβιβασθεί σύμφωνα με την παράγραφο 4, μπορεί να χορηγηθεί μόνο από το κράτος μέλος από το οποίο προήλθαν οι πληροφορίες.

6. Η επίκληση των πληροφοριών που κοινοποιούνται, υπό οιαδήποτε μορφή, δυνάμει της παρούσας οδηγίας, και η χρησιμοποίησή τους ως αποδεικτικών στοιχείων από όλες τις αρχές εντός του κράτους μέλους που λαμβάνει τις πληροφορίες, επιτρέπεται υπό τους αυτούς όρους με παρόμοιες πληροφορίες που αποκτώνται εντός του κράτους αυτού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 24

### Εφαρμογή άλλων συμφωνιών περί συνδρομής

1. Η παρούσα οδηγία δεν προδικάζει την εκπλήρωση τυχόν υποχρεώσεων παροχής ευρύτερης συνδρομής, οι οποίες απορρέουν δυνάμει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών ή διακανονισμών, συμπεριλαμβανομένης της κοινοποίησης δικαστικών ή εξωδικαστικών πράξεων.

2. Όταν τα κράτη μέλη συνάπτουν παρόμοιες διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή διακανονισμούς επί θεμάτων στους τομείς που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας οδηγίας, πλην της ρυθμίσεως μεμονωμένων περιπτώσεων, ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή. Η Επιτροπή ενημερώνει με τη σειρά της τα άλλα κράτη μέλη.

3. Κατά την παροχή της ευρύτερης αμοιβαίας συνδρομής δυνάμει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών ή διακανονισμών, τα κράτη μέλη δύνανται να κάνουν χρήση του ηλεκτρονικού δικτύου επικοινωνιών και των τυποποιημένων εντύπων που θεσπίζονται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

**Άρθρο 25****Επιτροπή είσπραξης**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή είσπραξης.
2. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

Η περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

**Άρθρο 26****Διατάξεις εφαρμογής**

Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2, λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφοι 2, 3 και 4, του άρθρου 5 παράγραφος 1, των άρθρων 8, 10 και 12 παράγραφος 1, του άρθρου 13 παράγραφοι 2, 3, 4 και 5, του άρθρου 15, του άρθρου 16 παράγραφος 1 και του άρθρου 21 παράγραφος 1.

Οι κανόνες αυτοί αφορούν τουλάχιστον τα εξής:

- α) τις πρακτικές ρυθμίσεις σχετικά με την οργάνωση των επαφών μεταξύ του κεντρικών γραφείων διασύνδεσης, των άλλων γραφείων διασύνδεσης και των υπηρεσιών διασύνδεσης, που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 2, 3 και 4, διαφόρων κρατών μελών και των επαφών με την Επιτροπή·
- β) τα μέσα διαβίβασης των ανακοινώσεων μεταξύ των αρχών·
- γ) το μορφότυπο και άλλες λεπτομέρειες των τυποποιημένων εντύπων που θα χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς του άρθρου 5 παράγραφος 1, του άρθρου 8, του άρθρου 10 παράγραφος 1, του άρθρου 12 παράγραφος 1 και του άρθρου 16 παράγραφος 1·
- δ) τη μετατροπή των προς είσπραξη ποσών και τη μεταφορά των ποσών που εισπραχθήκαν.

**Άρθρο 27****Υποβολή εκθέσεων**

1. Κάθε κράτος μέλος ενημερώνει ετησίως την Επιτροπή έως τις 31 Μαρτίου για τα εξής:
  - α) τον αριθμό των αιτήσεων για παροχή πληροφοριών, κοινοποίηση και είσπραξη ή τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων που αποστέλλει ετησίως προς κάθε κράτος μέλος προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση, και λαμβάνει ετησίως από κάθε αιτούν κράτος μέλος·
  - β) το ύψος των απαιτήσεων για τις οποίες ζητείται συνδρομή είσπραξης και τα εισπραχθέντα ποσά.

2. Τα κράτη μέλη παρέχουν επίσης κάθε άλλη πληροφορία η οποία μπορεί να φανεί χρήσιμη για την εκτίμηση της παροχής αμοιβαίας συνδρομής δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

3. Η Επιτροπή υποβάλλει ανά πενταετία, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έκθεση σχετικά με τη λειτουργία των διευθετήσεων που θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία.

**Άρθρο 28****Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την 1η Ιανουαρίου 2012.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

**Άρθρο 29****Κατάργηση της οδηγίας 2008/55/ΕΚ**

Η οδηγία 2008/55/ΕΚ καταργείται με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2012.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία.

**Άρθρο 30****Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

**Άρθρο 31****Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 16 Μαρτίου 2010.

Για το Συμβούλιο  
Η Πρόεδρος  
E. SALGADO

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 270/2010 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 29ης Μαρτίου 2010

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 452/2007 για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές σανίδων σιδερώματος, καταγωγής, μεταξύ άλλων, Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας <sup>(1)</sup> (στο εξής «βασικός κανονισμός»), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3,

την πρόταση που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

## 1.1. Ισχύοντα μέτρα

(1) Το Συμβούλιο, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 452/2007 <sup>(2)</sup>, επέβαλε οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές σανίδων σιδερώματος, καταγωγής, μεταξύ άλλων, Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («ΛΔΚ»). Τα μέτρα συνίστανται σε κατ' αξίαν δασμό ύψους 38,1%, εξαιρουμένων πέντε εταιρειών που αναφέρονται ρητώς και οι οποίες υπόκεινται σε ατομικούς δασμούς.

## 1.2. Αίτημα επανεξέτασης

(2) Το 2008, η Επιτροπή έλαβε αίτηση για μερική ενδιάμεση επανεξέταση σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού («ενδιάμεση επανεξέταση»). Η αίτηση, το πεδίο εφαρμογής της οποίας περιοριζόταν στην εξέταση του ντάμπινγκ, υποβλήθηκε από έναν Κινέζο παραγωγό-εξαγωγέα, την εταιρεία Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou («Power Team» ή «αιτών»). Ο οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ που ισχύει για τα προϊόντα τα οποία κατασκευάζει ο αιτών είναι 36,5%.

(3) Στην αίτησή του, ο αιτών υποστήριξε ότι είχαν αλλάξει οι περιστάσεις βάσει των οποίων επιβλήθηκε το μέτρο και ότι οι

πραγματοποιηθείσες αλλαγές είχαν μόνιμο χαρακτήρα. Ο αιτών παρείχε εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία δεν είναι πλέον αναγκαίο να διατηρηθεί το μέτρο στο σημερινό του επίπεδο για την εξουδετέρωση του ντάμπινγκ.

(4) Ειδικότερα, ο αιτών ισχυρίστηκε ότι λειτουργεί πλέον υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, δηλαδή ότι πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού. Ο αιτών ισχυρίζεται, συνεπώς, ότι η κανονική του αξία θα πρέπει να καθορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Από τη σύγκριση μεταξύ αυτής της κανονικής αξίας και των τιμών εξαγωγής του προς την Ευρωπαϊκή Ένωση («ΕΕ») προκύπτει ότι το περιθώριο ντάμπινγκ φαίνεται σημαντικά χαμηλότερο από το ισχύον επίπεδο του μέτρου.

(5) Επομένως, ο αιτών ισχυρίστηκε ότι η συνέχιση της επιβολής μέτρων στα ισχύοντα επίπεδα, τα οποία βασίστηκαν στο επίπεδο του ντάμπινγκ που είχε προγενέστερα καθορισθεί, δεν είναι πλέον αναγκαία για την εξουδετέρωση του ντάμπινγκ.

## 1.3 Έναρξη επανεξέτασης

(6) Η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τη συμβουλευτική επιτροπή, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την έναρξη μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης και αποφάσισε να ξεκινήσει μερική ενδιάμεση επανεξέταση σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, η οποία περιορίζεται στην εξέταση του ντάμπινγκ σε ό,τι αφορά τον αιτούντα <sup>(3)</sup>.

## 1.4. Υπό εξέταση προϊόν και ομοειδές προϊόν

(7) Το υπό εξέταση προϊόν που αφορά η παρούσα επανεξέταση είναι το ίδιο με αυτό που αφορούσε η έρευνα, η οποία οδήγησε στην επιβολή των ισχυόντων μέτρων («αρχική έρευνα»), ήτοι σανίδες σιδερώματος, με ή χωρίς βάση, με ή χωρίς θερμαινόμενη επιφάνεια σιδερώματος, με ή χωρίς διακόπτη απελευθέρωσης του ατμού ή/και

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 343 τής, 22.12.2009, σ. 51.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 109 τής, 26.4.2007, σ. 12.<sup>(3)</sup> ΕΕ C 3 τής, 8.1.2009, σ. 14 («Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας»).

συμπεριλαμβανομένων των σανίδων σιδερώματος για τα μανίκια και των βασικών μερών, δηλαδή των ποδιών, της επιφάνειας σιδερώματος και της βάσης απόδοσης του σιδερού, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, που τώρα υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ ex 3924 90 00 <sup>(1)</sup>, ex 4421 90 98, ex 7323 93 90, ex 7323 99 91, ex 7323 99 99, ex 8516 79 70 και ex 8516 90 00.

- (8) Το προϊόν που παράγεται και πωλείται στην κινεζική εγχώρια αγορά και αυτό που εξάγεται στην ΕΕ, καθώς και εκείνο που παράγεται και πωλείται στην Ουκρανία (η οποία χρησιμοποιείται ως ανάλογη χώρα) έχουν τα ίδια βασικά φυσικά, και τεχνικά χαρακτηριστικά και χρήσεις και, ως εκ τούτου, τα προϊόντα αυτά θεωρούνται παρόμοια κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

### 1.5. Ενδιαφερόμενα μέρη

- (9) Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσημα τον εκπρόσωπο του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, τον αιτούντα και τους εκπροσώπους της εξαγούσας χώρας για την έναρξη της επανεξέτασης. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να γίνουν δεκτά σε ακρόαση.
- (10) Η Επιτροπή έστειλε έντυπο αίτησης για καθεστώς οικονομίας αγοράς (ΚΟΑ) και ερωτηματολόγιο στον αιτούντα και έλαβε απάντηση εντός της ορισθείσας προθεσμίας. Η Επιτροπή ζήτησε και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που έκρινε αναγκαίες για τον καθορισμό του ντάμπινγκ και πραγματοποίησε επίσκεψη επαλήθευσης στις εγκαταστάσεις του αιτούντα.

### 1.6. Περίοδος έρευνας επανεξέτασης

- (11) Η έρευνα για την πρακτική ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2008 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008 («περίοδος έρευνας της επανεξέτασης» ή «ΠΕΕ»). Υπενθυμίζεται ότι η περίοδος έρευνας της αρχικής έρευνας που οδήγησε στην επιβολή των μέτρων ήταν από την 1η Ιανουαρίου 2005 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005 («αρχική περίοδος έρευνας»).

## 2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

### 2.1. Καθεστώς οικονομίας της αγοράς («ΚΟΑ»)

- (12) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, κατά τις έρευνες ανιντάμπινγκ που αφορούν εισαγωγές από τη ΛΔΚ, η κανονική αξία καθορίζεται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 6 του άρθρου 2 του βασικού κανονισμού για τους παραγωγούς για τους οποίους διαπιστώνεται ότι πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού, δηλαδή όταν αποδεικνύεται ότι επικρατούν συνθήκες οικονομίας της αγοράς όσον αφορά την κατασκευή και την πώληση του ομοειδούς προϊόντος. Αυτά τα κριτήρια περιγράφονται συνοπτικά κατωτέρω:

— οι επιχειρηματικές αποφάσεις λαμβάνονται σε συνάρτηση με τις ενδείξεις της αγοράς, χωρίς σημαντική κρατική παρέμβαση, και το κόστος εκφράζει τις τιμές στην αγορά,

— οι επιχειρήσεις πρέπει να τηρούν σαφή λογιστική καταγραφή που υπόκειται σε ανεξάρτητο έλεγχο βάσει των διεθνών λογιστικών προτύπων («ΔΛΠ») και να εφαρμόζεται για όλους τους σκοπούς,

— δεν υπάρχουν σημαντικές στρεβλώσεις, κατάλοιπα του προηγούμενου συστήματος το οποίο δεν στηρίζεται στην οικονομία της αγοράς,

— η ασφάλεια δικαίου και η σταθερότητα διασφαλίζονται μέσω νομοθεσίας περί πτωχεύσεως και ιδιοκτησιακού καθεστώτος,

— ο καθορισμός των συναλλαγματικών ισοτιμιών γίνεται με τιμές αγοράς.

- (13) Ο αιτών ζήτησε ΚΟΑ δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού και κλήθηκε να συμπληρώσει ένα έντυπο της αίτησης για την αναγνώριση ΚΟΑ.

- (14) Βάσει της έρευνας διαπιστώθηκε ότι ο υποψήφιος δεν πληρούσε το κριτήριο ΚΟΑ που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) πρώτη περίπτωση (κριτήριο 1) του βασικού κανονισμού όσον αφορά το κόστος των σημαντικότερων εισροών. Διαπιστώθηκε ότι, μετά την περίοδο έρευνας στην αρχική έρευνα, δηλαδή μετά το 2005, επιβλήθηκαν από το κράτος περιορισμοί στην εξαγωγή διαφόρων προϊόντων χάλυβα, συμπεριλαμβανομένων των κύριων πρώτων υλών για την παραγωγή σανίδων σιδερώματος, ήτοι χαλύβδινη πλάκα, χαλύβδινοι σωλήνες και χαλύβδινο σύρμα. Σημειώνεται ότι το κόστος αυτών των πρώτων υλών αντιπροσωπεύει σημαντικό μέρος του συνολικού κόστους πρώτων υλών. Η επιβολή φόρων εξαγωγής μείωσε το κίνητρο για εξαγωγή και, με αυτόν τον τρόπο, αύξησε τους όγκους προϊόντος που είναι διαθέσιμοι στο εσωτερικό, γεγονός που οδηγεί στη συνέχεια σε χαμηλότερες τιμές. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι διάφορα προγράμματα επιχορήγησης διατίθενται στους Κινέζους παραγωγούς χάλυβα <sup>(2)</sup>, καθώς επίσης και δημόσια διαθέσιμοι απολογισμοί διαφόρων παραγωγών χάλυβα επιβεβαιώνουν ότι το κινεζικό κράτος υποστηρίζει ενεργά την ανάπτυξη του τομέα χάλυβα στη ΛΔΚ.

- (15) Κατά συνέπεια, οι εγχώριες τιμές χάλυβα στην ΛΔΚ ήταν, κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας επανεξέτασης, κατά πολύ χαμηλότερες από τις τιμές σε άλλες μεγάλες παγκόσμιες αγορές και κυρίως από τις τιμές χάλυβα στην Βόρεια Αμερική και τη Βόρεια Ευρώπη <sup>(3)</sup>, και αυτές οι διαφορές τιμών δεν μπορούν να εξηγηθούν από κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην παραγωγή του χάλυβα.

- (16) Επιπλέον, από τις πληροφορίες που περιέχονται στο φάκελο, διαπιστώθηκε ότι ο αιτών ωφελείτο από αυτές τις τεχνητά χαμηλές και στρεβλωμένες τιμές του χάλυβα, δεδομένου ότι αγόραζε τις πρώτες ύλες του στην εσωτερική κινεζική αγορά.

<sup>(1)</sup> Ο τροποποιημένος κώδικας (3924 90 00 αντί 3924 90 90, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας) είναι ένα αποτέλεσμα της νέας συνδυασμένης ονοματολογίας που έγινε εφαρμοστέα στις 1.1.2010 [βλ. τον κανονισμό (ΕΚ) 948/2009, ΕΕ L 287, 31.10.2009, σ. 1].

<sup>(2)</sup> Παραδείγματος χάριν, «Money for Metal: A detailed Examination of Chinese Government Subsidies to its Steel Industry» του Wiley Rein LLP, Ιούλιος 2007, «China Government Subsidies Survey» της Anne Stevenson- Yang, Φεβρουάριος 2007, «Shedding Light on Energy Subsidies in China: An Analysis of China's Steel Industry from 2000-2007» του Usha C.V. Haley, «China's Specialty Steel Subsidies: Massive, Pervasive and Illegal» by the Specialty Steel Industry of North America, «The China Syndrome: How Subsidies and Government Intervention Created the World's Largest Steel Industry» του Wiley Rein & Fielding LLP, Ιούλιος 2006 και «The State-Business Nexus in China's Steel Industry – Chinese Market Distortions in Domestic and International Perspective» του καθηγητή dr. Markus Taube & Dr. Christian Schmidkonz of THINKIDESK China Research & Consulting, 25.2.2009.

<sup>(3)</sup> Πηγή: Steel Business Briefing, μέσες τιμές για το 2005 και το 2008.



- (17) Κατ' αυτόν τον τρόπο, εξήχθη το συμπέρασμα ότι σημαντικά στοιχεία παραγωγής της Power Team δεν απεικονίζουν ουσιαστικά τις τιμές της αγοράς. Βάσει των ανωτέρω, εξήχθη το συμπέρασμα ότι ο αιτών δεν απέδειξε ότι πληροί το σύνολο των κριτηρίων που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού και, ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατό να του αναγνωρισθεί ΚΟΑ.
- (18) Στον αιτούντα, στη χώρα εξαγωγής και στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, δόθηκε η δυνατότητα να σχολιάσουν τα προαναφερθέντα συμπεράσματα. Σχόλια ελήφθησαν από τον αιτούντα και τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.
- (19) Ο αιτών προέβαλε τρία κύρια επιχειρήματα εμπροθέσμως. Κατά πρώτον, δήλωσε ότι οι τιμές πρώτης ύλης της Power Team ήταν ακόμη σύμφωνες με τις εγχώριες τιμές και ότι αυτή η διαπίστωση ήταν επαρκής για να πληρωθεί το κριτήριο 1 στην αρχική έρευνα. Κατά συνέπεια, η επιχείρηση θεώρησε παραβίαση του άρθρου 11 παράγραφος 9 του βασικού κανονισμού τη σύγκριση των τιμών της κινεζικής εγχώριας αγοράς, με τις τιμές άλλων διεθνών αγορών χάλυβα. Σε αυτό το πλαίσιο, η επιχείρηση αμφισβήτησε επίσης την καταλληλότητα των τιμών χάλυβα των βορειοευρωπαϊκών και βορειοαμερικανικών αγορών ως προς τις οποίες έγινε σύγκριση. Ο αιτών δήλωσε ότι θα υπήρχαν επίσης τιμές άλλων διεθνών αγορών, όπως οι τουρκικές τιμές εξαγωγής που ήταν χαμηλότερες από τις εγχώριες τιμές στη ΛΔΚ.
- (20) Είναι, όντως, αλήθεια ότι ο αιτών πληρούσε το κριτήριο 1 στην αρχική έρευνα, αλλά όχι και το κριτήριο 2. Εντούτοις, θεωρήθηκε ότι δεν υπήρξε παραβίαση του άρθρου 11 παράγραφος 9 του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι δεν υπάρχει καμία αλλαγή στη μεθοδολογία για την αξιολόγηση του κατά πόσον η επιχείρηση λειτουργεί σύμφωνα με τους όρους οικονομίας της αγοράς, και κυρίως εάν αυτή πληρώνει ακόμα το κριτήριο 1. Και στις δύο έρευνες, την αρχική έρευνα και την έρευνα επανεξέτασης, αξιολογήθηκε το θέμα των πρώτων υλών που απεικονίζει τις τιμές της αγοράς. Και στις δύο έρευνες ένας από τους δείκτες που εξετάστηκαν ήταν οι εγχώριες τιμές χάλυβα, αλλά, στην αρχική έρευνα, δεν υπήρχαν άλλοι σημαντικοί παράγοντες που να φαίνεται ότι επηρεάζουν τις τιμές των πρώτων υλών. Κατά συνέπεια, η μεθοδολογία παρέμεινε η ίδια και μόνο τα συμπεράσματα ήταν διαφορετικά.
- (21) Η έρευνα επανεξέτασης έδειξε ότι, μετά την αρχική περίοδο έρευνας, δηλαδή από το 2006, οι περιστάσεις έχουν αλλάξει καθώς διάφορα μέτρα επιβλήθηκαν από το κινεζικό κράτος για να αποθαρρύνουν τις εξαγωγές πλακών, σωλήνων και σύρματος από χάλυβα, με την εισαγωγή ενός φόρου εξαγωγής και με την κατάργηση της επιστροφής του ΦΠΑ εξαγωγής. Τούτο, μαζί με τα αναφερθέντα προγράμματα επιδοτήσεων, είχε μια στρεβλωτική επίδραση στις κινεζικές εγχώριες τιμές χάλυβα, επειδή η διαφορά τιμών που διαπιστώθηκε μεταξύ των εν λόγω τιμών και των εγχώριων τιμών που δημοσιεύθηκαν για τη Βόρεια Αμερική και τη Βόρεια Ευρώπη, αυξήθηκε σημαντικά σε περίπου 30 %. Αυτή η διαφορά τιμών δεν αμφισβητήθηκε από τον αιτούντα μετά την κοινοποίηση των συμπερασμάτων για το ΚΟΑ.
- (22) Όσον αφορά το επιχειρήμα ότι οι εγχώριες βορειοαμερικανικές και βορειοευρωπαϊκές τιμές χάλυβα δεν είναι οι μόνες διεθνώς ενδεικνύομενες τιμές, σημειώνεται ότι και οι δύο αγορές χάλυβα επιλέχθηκαν για σύγκριση τιμών, δεδομένου ότι και οι δύο αγορές έχουν μεγάλη κατανάλωση χάλυβα και είναι ανταγωνιστικές αγορές με διάφορους παραγωγούς που δραστηριοποιούνται σε αυτές. Θα μπορούσε έτσι εύλογα να υποσχεθεί ότι οι εν λόγω εγχώριες τιμές ήταν αντιπροσωπευτικές των ανταγωνιστικών τιμών αγοράς. Επιπλέον, ο ισχυρισμός ότι οι τουρκικές τιμές εξαγωγής θα ήταν χαμηλότερες από τις κινεζικές εγχώριες τιμές δεν τεκμηριώθηκε περαιτέρω σε αυτή τη φάση, δηλαδή δεν υποβλήθηκε καμία συγκεκριμένη τιμή εντός της προθεσμίας. Επιπλέον, δεν παρασχέθηκε καμία εξήγηση ως προς τον λόγο για τον οποίον οι τουρκικές τιμές εξαγωγής, λαμβάνοντας υπόψη το προφανώς μικρό σχετικά μέγεθος της τουρκικής εξαγωγικής αγοράς σε σύγκριση με τις εσωτερικές βορειοαμερικανικές και βορειοευρωπαϊκές αγορές, θα έπρεπε να θεωρηθούν ως πλέον ενδεδειγμένες.
- (23) Η επιχείρηση, εξάλλου, υποστήριξε ότι υπήρξε αντικείμενο δυσμενούς διάκρισης κατά την εφαρμογή του δικαιού της ΕΕ, δεδομένου ότι σε διάφορες άλλες πρόσφατες περιπτώσεις στις οποίες ο χάλυβας αποτελούσε σημαντικό στοιχείο πρώτης ύλης υπήρξαν ορισμένες κινεζικές επιχειρήσεις χάλυβα που πληρούσαν το κριτήριο 1. Όλες αυτές οι περιπτώσεις εξετάστηκαν και διαπιστώθηκε ότι σε καμία από τις επιχειρήσεις που εμπλέκονται στις εν λόγω περιπτώσεις δεν χορηγήθηκε ΚΟΑ, δεδομένου ότι όλες απέτυχαν όσον αφορά την πλήρωση τουλάχιστον ενός άλλου κριτηρίου του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού. Έτσι, για λόγους διοικητικής οικονομίας, δεν ήταν απαραίτητο να επεκταθεί η έρευνα αναλυτικά στο κριτήριο 1, όταν ήταν σαφές ότι η επιχείρηση θα αποτύγχανε για έναν άλλο λόγο. Εν πάση περιπτώσει, σε καμία από εκείνες τις πρόσφατες περιπτώσεις η Επιτροπή δεν κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε διαστρέβλωση στην κινεζική εσωτερική αγορά χάλυβα, αλλά αντίθετα, σε πρόσφατες περιπτώσεις, δεν χορηγήθηκε ΚΟΑ οσάκις κατέστη δυνατόν να προσδιορισθούν (!) στρεβλώσεις αναφορικά με την πρώτη ύλη.
- (24) Τέλος, ο αιτών υποστήριξε ότι μια διόρθωση της κανονικής τιμής θα ήταν πλέον ενδεδειγμένη της άρνησης χορήγησης ΚΟΑ. Εντούτοις, η διόρθωση της κανονικής τιμής δεν φαίνεται ενδεδειγμένη, δεδομένου ότι ένα από τα κριτήρια για να χορηγηθεί ΚΟΑ είναι ότι το κόστος των σημαντικότερων εισροών πρέπει να απεικονίζει τις τιμές της αγοράς. Εάν τούτο δεν ισχύει, η συνέπεια θα πρέπει μάλλον να είναι η άρνηση της χορήγησης ΚΟΑ και η αντικατάσταση της κανονικής τιμής από την κανονική τιμή ανάλογης χώρας, ιδίως εάν οι πρώτες ύλες αποτελούν ένα τέτοιο σημαντικό μέρος του κόστους των εισροών.
- (25) Συμπερασματικά, κανένα από τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν από την Power Team δεν ήταν πειστικό ούτε οδήγησε σε διαφορετική αξιολόγηση των ευρημάτων.

(!) Βλ. τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 91/2009 του Συμβουλίου, της 26ης Ιανουαρίου 2009, για την επιβολή οριστικού δασμού ανταντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων συνδεδειγμένων από σίδηρο ή χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 29, 31.1.2009, σ. 1)-τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 287/2009 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2009, για την επιβολή προσωρινού δασμού ανταντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένου φύλλου αλουμινίου καταγωγής Αρμενίας, Βραζιλίας και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 94, 8.4.2009, σ. 17).

- (26) Ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης επισήμανε ότι το κινεζικό κράτος είχε επέμβει μαζικά στη χαλυβουργία γεγονός που προέτρεψε ήδη την ΕΕ και τις ΗΠΑ να ζητήσουν διαβουλεύσεις στον ΠΟΕ για την επίλυση του ζητήματος.
- (27) Βάσει των ανωτέρω, επιβεβαιώνονται τα ευρήματα και το συμπέρασμα ότι δεν είναι δυνατό να χορηγηθεί ΚΟΑ στην Power Team.
- (28) Μετά την κοινοποίηση των ουσιωδών πραγματικών περιστατικών και των παρατηρήσεων βάσει των οποίων επρόκειτο να προταθεί τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 452/2007 του Συμβουλίου, ο αιτών υπέβαλε διάφορα σχόλια αναφορικά με το αποτέλεσμα σχετικά με το ΚΟΑ.
- (29) Ο αιτών επανέλαβε κυρίως το επιχειρήμα του ότι οι σημαντικότερες εισροές του απεικόνιζαν τις τιμές αγοράς στην ΛΔΚ και ότι οι κινεζικές τιμές συμφωνούσαν σε γενικές γραμμές με άλλες διεθνείς αγορές. Ενώ αναγνώρισε το γεγονός ότι η αύξηση τιμών για τις βασικότερες εισροές ήταν λιγότερο έντονη στην ΛΔΚ το 2008 έναντι άλλων διεθνών αγορών χάλυβα, ο αιτών ισχυρίστηκε ότι αυτό δεν οφειλόταν σε οποιοδήποτε στρεβλώσεις αλλά στο ότι άλλοι καθαρώς εμπορικοί παράγοντες θα μπορούσαν να είναι ο λόγος για τις χαμηλότερες τιμές στην κινεζική εγχώρια αγορά. Ο αιτών τόνισε την αυξημένη παραγωγή κατά το 2008 και υπέδειξε ότι οι υφιστάμενοι δασμοί αντιντάμπινγκ ή αντισταθμισικοί έναντι των εξαγωγών των περισσότερων πρώτων υλών από χάλυβα που παράγονται στην ΛΔΚ οδήγησαν τους κινέζους παραγωγούς σε μείωση των τιμών τους στην εγχώρια αγορά.
- (30) Σημειώνεται ότι οι πρόσθετες πληροφορίες για τις τιμές που υποβλήθηκαν από τον αιτούντα υποστήριζαν τη διαπίστωση ότι οι κύριες πρώτες ύλες για την παραγωγή σιδηρώματος κατά το 2008 ήταν, κατά μέσον, όρο σημαντικά φθηνότερες στην κινεζική εγχώρια αγορά απ' ό,τι σε άλλες μεγάλες παγκόσμιες αγορές.
- (31) Όσον αφορά το επιχειρήμα ότι καθαρώς εμπορικοί παράγοντες ήταν ο λόγος για την εν λόγω διαφορά τιμών, δηλαδή η αυξημένη παραγωγή στην ΛΔΚ, σημειώνεται ότι το εν λόγω επιχειρήμα δεν τεκμηριώθηκε επαρκώς, ιδίως όσον αφορά οποιοδήποτε πιθανό συσχετισμό μεταξύ της υποτιθέμενης αύξησης στην παραγωγή και της κατάστασης από την πλευρά της ζήτησης. Συγχρόνως, το επιχειρήμα που προβάλλεται από τον αιτούντα ότι υφίσταντο αντισταθμιστικοί δασμοί σε ισχύ ενάντια στις εξαγωγές διαφόρων προϊόντων χάλυβα από τη ΛΔΚ, απλώς καταδεικνύει ότι πράγματι οι Κινέζοι παραγωγοί χάλυβα επωφελούνταν επιδοτήσεων.
- (32) Συνεπώς, το επιχειρήμα του αιτούντα ότι η αγορά χάλυβα στην ΛΔΚ δεν είναι στρεβλωμένη δεν μπορεί να υποστηριχτεί και συνάγεται οριστικά το συμπέρασμα ότι η απόφαση σχετικά με το ΚΟΑ δεν θα πρέπει να αναθεωρηθεί και ότι δεν θα πρέπει να χορηγηθεί ΚΟΑ στην Power Team.
- (33) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού, ορίζεται, ενδεχομένως, δασμός εθνικής κλίμακας για τις χώρες στις οποίες εφαρμόζεται το εν λόγω άρθρο, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες οι εταιρείες είναι σε θέση να αποδείξουν ότι πληρούν όλα τα κριτήρια του άρθρου 9 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού για ατομική μεταχείριση (ΑΜ). Αυτά τα κριτήρια περιγράφονται συνοπτικά κατωτέρω:
- σε περίπτωση εταιρειών που ελέγχονται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από αλλοδαπούς ή από κοινές επιχειρήσεις, οι εξαγωγείς είναι ελεύθεροι να επαναπατριίζουν κεφάλαια και κέρδη·
  - οι τιμές εξαγωγής και οι ποσότητες των εξαγόμενων προϊόντων, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις πώλησης καθορίζονται ελεύθερα·
  - η πλειοψηφία των μετοχών ανήκει σε ιδιώτες και πρέπει να αποδεικνύεται ότι η εταιρεία είναι επαρκώς ανεξάρτητη από κρατική παρέμβαση·
  - οι πράξεις μετατροπής του συναλλάγματος πραγματοποιούνται σε τιμές της αγοράς, και·
  - η κρατική παρέμβαση δεν πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει την καταστρατήγηση των μέτρων σε περίπτωση που καθορίζονται διαφορετικοί δασμολογικοί συντελεστές για τους μεμονωμένους εξαγωγείς.
- (34) Ο αιτών ζήτησε εκτός του ότι ζήτησε ΚΟΑ, ζήτησε επίσης και ΑΜ στην περίπτωση που δεν του χορηγηθεί το ΚΟΑ.
- (35) Η έρευνα έδειξε ότι ο υποψήφιος πληρούσε όλα τα ανωτέρω κριτήρια και συνάγεται το συμπέρασμα ότι η ΑΜ θα πρέπει να χορηγηθεί στην Power Team.

### 2.3. Κανονική αξία

- (36) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού, στην περίπτωση εισαγωγών από χώρες χωρίς οικονομία της αγοράς και για τις χώρες που προσδιορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, στο βαθμό που δεν μπορεί να χορηγηθεί ΚΟΑ, η κανονική αξία πρέπει να καθορίζεται με βάση την τιμή ή την κατασκευασμένη αξία σε ανάλογη χώρα.
- (37) Στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε την πρόθεσή της να χρησιμοποιήσει πάλι την Τουρκία, η οποία είχε χρησιμοποιηθεί ως ανάλογη χώρα στην αρχική έρευνα, ως κατάλληλη ανάλογη χώρα με σκοπό τον καθορισμό της κανονικής αξίας για την ΛΔΚ, αλλά κανένας Τούρκος παραγωγός δεν συνεργάστηκε σε αυτήν την ενδιάμεση επανεξέταση. Εντούτοις, υπήρξε συνεργασία από έναν Ουκρανό παραγωγό-εξαγωγέα που υπόκειτο σε μια παράλληλη έρευνα για μια άλλη ενδιάμεση επανεξέταση. Τα ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώθηκαν σχετικά και δεν διατυπώθηκε κανένα σχόλιο κατά της χρησιμοποίησης της Ουκρανίας ως ανάλογης χώρας σε εκείνο το στάδιο.
- (38) Δεδομένου ότι δεν υπήρξε κανένας προφανής λόγος για να μην επιλεγεί η Ουκρανία ως ανάλογη χώρα, και ιδίως καθώς κανένας άλλος παραγωγός τρίτης χώρας δεν συνεργάστηκε, η κανονική αξία καθορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, ήτοι βάσει των επαληθευμένων πληροφοριών που ελήφθησαν από τον συνεργαζόμενο παραγωγό στην ανάλογη χώρα.

### 2.2. Ατομική μεταχείριση («ΑΜ»)

- (33) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού, ορίζεται, ενδεχομένως, δασμός εθνικής κλίμακας για τις χώρες στις οποίες εφαρμόζεται το εν λόγω άρθρο, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες οι εταιρείες είναι σε θέση να

- (39) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, διαπιστώθηκε ότι ο όγκος των εγχώριων πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος του συνεργαζόμενου παραγωγού στην ανάλογη χώρα ήταν αντιπροσωπευτικός σε σύγκριση με τις πωλήσεις προς εξαγωγή του αιτούντος στην ΕΕ. Επιπλέον, για όλους τους εξαγόμενους τύπους προϊόντων, οι συγκρίσιμες εγχώριες πωλήσεις (που διορθώθηκαν εν ανάγκη ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά) θεωρήθηκαν αντιπροσωπευτικές, δεδομένου ότι ο όγκος πωλήσεών τους ήταν τουλάχιστον 5% του όγκου των αντίστοιχων πωλήσεων προς εξαγωγή στην ΕΕ.
- (40) Η Επιτροπή εν συνεχεία εξέτασε κατά πόσον οι εγχώριες πωλήσεις στην ανάλογη χώρα κάθε τύπου σανίδων σιδερώματος που πραγματοποιήθηκαν σε αντιπροσωπευτικές ποσότητες μπορούσαν να θεωρηθούν ότι πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο συνήθων εμπορικών πράξεων, προσδιορίζοντας την αναλογία των επικερδών πωλήσεων των συγκεκριμένων τύπων σανίδων σιδερώματος σε ανεξάρτητους πελάτες.
- (41) Οι συναλλαγές των εγχώριων πωλήσεων θεωρήθηκαν επικερδείς στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η τιμή μονάδας ενός συγκεκριμένου τύπου προϊόντος ήταν ίση ή υψηλότερη από το κόστος παραγωγής. Συνεπώς, καθορίστηκε το κόστος παραγωγής για κάθε τύπο προϊόντος που πωλήθηκε στην εγχώρια αγορά της ανάλογης χώρας κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας.
- (42) Όταν ο όγκος των πωλήσεων ενός τύπου του προϊόντος, το οποίο πωλείται σε καθαρή τιμή πώλησης ίση με ή υψηλότερη από το υπολογισθέν κόστος παραγωγής, αντιπροσώπευε περισσότερο από το 80% του συνολικού όγκου πωλήσεων αυτού του τύπου, και όταν η μέση σταθμισμένη τιμή αυτού του τύπου ήταν ίση με ή υψηλότερη από το κόστος παραγωγής του, τότε η κανονική αξία καθορίστηκε με βάση την πραγματική εγχώρια τιμή. Αυτή η τιμή υπολογίστηκε ως ο σταθμισμένος μέσος όρος των τιμών όλων των εγχώριων πωλήσεων αυτού του τύπου κατά την ΠΕ, ανεξάρτητα από το αν αυτές οι πωλήσεις ήταν επικερδείς ή όχι.
- (43) Στην περίπτωση που ο όγκος των επικερδών πωλήσεων ενός τύπου του προϊόντος αντιπροσώπευε 80 % ή λιγότερο του συνολικού όγκου πωλήσεων του εν λόγω τύπου, ή εφόσον ο σταθμισμένος μέσος όρος των τιμών των εν λόγω πωλήσεων ήταν κατώτερος από το κόστος παραγωγής, η κανονική αξία βεβαιώθηκε στην πραγματική εγχώρια τιμή, υπό μορφή σταθμισμένου μέσου όρου των επικερδών πωλήσεων μόνο του εν λόγω τύπου του προϊόντος.
- (44) Μετά την κοινοποίηση, ο αιτών σχολίασε ότι σε περιπτώσεις όπου οι κερδοφόρες πωλήσεις αντιπροσωπεύουν λιγότερο από 10% του συνολικού όγκου πωλήσεων ενός συγκεκριμένου τύπου, θα πρέπει κανονικά να χρησιμοποιηθεί μια κατασκευασμένη κανονική αξία.
- (45) Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι μια κατάσταση επικερδών πωλήσεων κάτω του 10% δεν εμφανίστηκε σε αυτήν την έρευνα. Επιπλέον, η πρακτική αυτόματης κατασκευής μιας κανονικής αξίας σε τέτοιες περιστάσεις δεν είναι πλέον σε ισχύ.

## 2.4. Τιμή εξαγωγής

- (46) Σε όλες τις περιπτώσεις, το συγκεκριμένο προϊόν πωλήθηκε για εξαγωγή σε ανεξάρτητους πελάτες στην Ένωση μέσω ανεξάρτητων εμπόρων στην ΛΔΚ και, επομένως, η τιμή εξαγωγής προσδιορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού, δηλαδή βάσει των όντως καταβληθεισών ή καταβλητέων για το προϊόν τιμών, όταν αυτό πωλείται προς εξαγωγή στην ΕΕ.
- (47) Μετά την κοινοποίηση, ο υποψήφιος διατύπωσε την άποψη ότι η τιμή εξαγωγής θα πρέπει να προσδιοριστεί βάσει της τιμής τιμολογίων πωλήσεων του ανεξάρτητου Κινέζου εμπόρου προς ανεξάρτητους πελάτες στην ΕΕ, και όχι, όπως έγινε, βάσει της όντως καταβληθείσας ή καταβλητέας για το προϊόν τιμής, όταν πωλείται από την Power Team στον ανεξάρτητο έμπορο στην ΛΔΚ για εξαγωγή. Μια τέτοια προσέγγιση, εντούτοις, δεν θα συμφωνούσε με το άρθρο 2 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού που απαιτεί όταν πωλούνται προϊόντα για την εξαγωγή, η πρώτη ανεξάρτητη συναλλαγή να είναι η βάση για τον προσδιορισμό της τιμής εξαγωγής. Κατά συνέπεια, ο ισχυρισμός αυτός πρέπει να απορριφθεί.

## 2.5. Σύγκριση

- (48) Η κανονική αξία και η τιμή εξαγωγής συγκρίθηκαν σε επίπεδο τιμών εκ του εργοστασίου. Για να εξασφαλισθεί η ορθή σύγκριση μεταξύ κανονικής αξίας και τιμής εξαγωγής, ελήφθησαν υπόψη, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού, οι διαφορές παραγόντων για τους οποίους αποδείχθηκε ότι επηρεάζουν τις τιμές και τη δυνατότητα σύγκρισης των τιμών. Με βάση τα στοιχεία αυτά, έγιναν εκπτώσεις για τα φυσικά χαρακτηριστικά, τα έξοδα μεταφοράς, την ασφάλεια, τις δαπάνες διαχείρισης και το κόστος πίστωσης όπου χρειαζόταν και ήταν δικαιολογημένες. Δεδομένου ότι η τιμή εξαγωγής προσδιορίστηκε αποκλειστικά βάσει των εγχώριων πωλήσεων σε κινέζους εμπόρους για εξαγωγή, δεν υπήρξε κανένας λόγος για έκπτωση λόγω διαφορών στη φορολογία, δεδομένου ότι η κανονική αξία καθορίστηκε επίσης επί των εγχώριων πωλήσεων στην ανάλογη χώρα υποκείμενη σε παρόμοιο φορολογικό καθεστώς. Τόσο η κανονική αξία όσο και η τιμή εξαγωγής, επομένως, υπολογίστηκαν σε βάση εκτός ΦΠΑ.
- (49) Ύστερα από την κοινοποίηση, ο αιτών διατύπωσε την άποψη ότι η ομαδοποίηση των τύπων προϊόντων (που όντως πραγματοποιήθηκε για λόγους σύγκρισης) θα δημιουργούσε ορισμένες αμφιβολίες όσον αφορά την ακρίβεια της σύγκρισης τιμών.
- (50) Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι η ομαδοποίηση των τύπων προϊόντων σε αυτήν την έρευνα ήταν ταυτοσημη προς την ομαδοποίηση που εκτελέσθηκε στην αρχική έρευνα, και θεωρήθηκε απαραίτητη προκειμένου να αυξηθεί η συγκρισιμότητα των προϊόντων που πωλούνται προς εξαγωγή στην Ένωση από την Power Team και εκείνων που επωλήθηκαν στην εγχώρια αγορά στην ανάλογη χώρα. Επίσης, σημειώνεται ότι ο υποψήφιος δεν τεκμηρίωσε περαιτέρω την αξίωσή του, ιδίως όσον αφορά τον λόγο για τον οποίο η ομαδοποίηση, όπως έγινε (και εξηγήθηκε στην ειδική γνωστοποίηση που απευθύνθηκε στον αιτούντα), δεν ήταν κατάλληλη. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός αυτός πρέπει να απορριφθεί.

## 2.6. Περιθώριο ντάμπινγκ

- (51) Όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 11 του βασικού κανονισμού, η μέση σταθμισμένη κανονική αξία ανά τύπο συγκρίθηκε με τη σταθμισμένη τιμή εξαγωγής του αντίστοιχου τύπου του υπό εξέταση προϊόντος. Με τη σύγκριση αυτή, αποδείχθηκε η ύπαρξη πρακτικής ντάμπινγκ.
- (52) Το περιθώριο ντάμπινγκ της Power Team, εκφραζόμενο ως ποσοστό της καθαρής τιμής, ελεύθερο στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή δασμού, ήταν 39,6 %.

## 3. ΔΙΑΡΚΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ

- (53) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε επίσης κατά πόσον η μεταβολή των συνθηκών ήταν δυνατόν να θεωρηθεί εύλογα μόνιμου χαρακτήρα.
- (54) Από αυτή την άποψη, υπενθυμίζεται ότι στον αιτούντα δεν χορηγήθηκε ΚΟΑ στην αρχική έρευνα λόγω των παρατυπιών που διαπιστώθηκαν όσον αφορά τις πρακτικές λογιστικής του. Η παρούσα επανεξέταση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Power Team πληρούσε αυτό το κριτήριο. Εντούτοις, όπως υποδεικνύεται ανωτέρω, ο αιτών δεν πληρούσε το κριτήριο ΚΟΑ που αναφέρεται στην πρώτη περίπτωση του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) πρώτη περίπτωση του βασικού κανονισμού σχετικά με το κόστος των σημαντικότερων εισροών. Συνεπώς, όσον αφορά το ΚΟΑ, οι περιστάσεις δεν έχουν αλλάξει για τον αιτούντα.
- (55) Εντούτοις, τα στοιχεία που συλλέχθηκαν και επαληθεύθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας (δηλαδή οι μεμονωμένες τιμές του αιτούντα για εξαγωγή στην ΕΕ και η κανονική αξία που προσδιορίστηκε στην Ουκρανία ως ανάλογη χώρα) οδήγησαν σε ένα υψηλότερο περιθώριο ντάμπινγκ. Η μεταβολή αυτή θεωρήθηκε σημαντική και η συνέχιση της εφαρμογής του μέτρου στο σημερινό επίπεδο δεν είναι πλέον επαρκής για την αντιστάθμιση του ντάμπινγκ.

## 4. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

- (56) Υπό το πρίσμα των αποτελεσμάτων της έρευνας, θεωρείται σκόπιμο να τροποποιηθεί ο δασμός αντιντάμπινγκ που επιβάλλεται στις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος από την Power Team σε 39,6 %.
- (57) Όσον αφορά το επίπεδο του δασμού που επιβάλλεται στις υπόλοιπες εταιρείες, υπενθυμίζεται ότι, στην αρχική έρευνα,

η συνεργασία ήταν χαμηλή. Επομένως, για τις μη συνεργαζόμενες επιχειρήσεις το περιθώριο ντάμπινγκ καθορίστηκε σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο μέσο σταθμισμένο περιθώριο ντάμπινγκ που υπολογίστηκε για τους τύπους του προϊόντος που επωλήθηκαν περισσότερο από τους συνεργασθέντες παραγωγούς-εξαγωγείς με τα υψηλότερα περιθώρια ντάμπινγκ. Εφαρμόζοντας την ίδια μεθοδολογία και εξετάζοντας τα σχετικά στοιχεία από τον αιτούντα, ο δασμός για τις υπόλοιπες εταιρείες πρέπει να τροποποιηθεί σε 42,3 %.

- (58) Τα ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώθηκαν ως προς τα βασικά γεγονότα και τις εκτιμήσεις βάσει των οποίων επρόκειτο να προταθεί τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 452/2007 και τους δόθηκε η δυνατότητα να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους. Οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα μέρη ελήφθησαν υπόψη και, οσάκις ήταν σκόπιμο, τα οριστικά συμπεράσματα τροποποιήθηκαν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 452/2007 τροποποιείται ως εξής:

- Η εγγραφή σχετικά με την Guangzhou Power Team Household Co. Ltd., Guangzhou στον πίνακα στο άρθρο 1 παράγραφος 2, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο

Χώρα	Κατασκευαστής	Δασμολογικός συντελεστής (%)	Πρόσθετος κωδικός TARIC
ΛΔΚ	Guangzhou Power Team Household Co. Ltd., Guangzhou	39,6	A783

- Η εγγραφή σχετικά με όλες τις άλλες επιχειρήσεις στη ΛΔΚ στον πίνακα στο άρθρο 1 παράγραφος 2, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Χώρα	Κατασκευαστής	Δασμολογικός συντελεστής (%)	Πρόσθετος κωδικός TARIC
ΛΔΚ	άλλες εταιρείες	42,3	A999

### 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, 29 Μαρτίου 2010

Για το Συμβούλιο  
Η Πρόεδρος  
E. ESPINOSA

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 271/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Μαρτίου 2010

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 889/2008 για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007 του Συμβουλίου όσον αφορά τον λογότυπο βιολογικής παραγωγής της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 834/2007 του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2007, για τη βιολογική παραγωγή και την επισήμανση των βιολογικών προϊόντων και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2092/91 <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 25 παράγραφος 3, το άρθρο 38 στοιχείο β) και το άρθρο 40,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007 ορίζει ότι ο κοινοτικός λογότυπος είναι μία από τις κοινοτικές ενδείξεις οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιούνται στη συσκευασία των προϊόντων που φέρουν όρους σχετικούς με τη μέθοδο βιολογικής παραγωγής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 1 και ότι η χρησιμοποίηση του λογότυπου αυτού είναι προαιρετική για τα προϊόντα που εισάγονται από τρίτες χώρες. Το άρθρο 25 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007, επιτρέπει τη χρησιμοποίηση του κοινοτικού λογότυπου βιολογικής παραγωγής στην επισήμανση, την παρουσίαση και τη διαφήμιση προϊόντων που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- (2) Από την πείρα που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2092/91 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 1991, περί του βιολογικού τρόπου παραγωγής γεωργικών προϊόντων και των σχετικών ενδείξεων στα γεωργικά προϊόντα και στα είδη διατροφής <sup>(2)</sup>, ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 834/2007, προκύπτει ότι ο κοινοτικός λογότυπος ο οποίος ήταν δυνατό να χρησιμοποιηθεί σε προαιρετική βάση δεν ανταποκρίνεται πλέον τις προσδοκίες των επιχειρηματιών του τομέα ούτε των καταναλωτών.
- (3) Κρίνεται σκόπιμο να εισαχθούν νέοι κανόνες στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2008 της Επιτροπής, της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007 του Συμβουλίου για τη βιολογική παραγωγή και την επισήμανση των βιολογικών προϊόντων όσον αφορά τον βιολογικό τρόπο παραγωγής, τη σήμανση και τον έλεγχο των προϊόντων <sup>(3)</sup>. Οι κανόνες αυτοί θα επιτρέψουν την καλύτερη προσαρμογή του λογότυπου στην εξέλιξη του τομέα, κυρίως χάρη στην καλύτερη αναγνώριση από τον καταναλωτή των προϊόντων βιολογικής παραγωγής και του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ που διέπει την παραγωγή τους.
- (4) Μετά την έναρξη ισχύος της συνθήκης της Λισαβόνας, κρίνεται σκόπιμο να γίνεται αναφορά στον «λογότυπο βιολογι-

κής παραγωγής της Ευρωπαϊκής Ένωσης» αντί στον «κοινοτικό λογότυπο βιολογικής παραγωγής».

- (5) Η Επιτροπή διοργάνωσε διαγωνισμό για τους σπουδαστές καλών τεχνών και γραφιστικού σχεδίου των κρατών μελών, με στόχο τη συγκέντρωση προτάσεων για νέο λογότυπο και μία ανεξάρτητη εξεταστική επιτροπή επέλεξε και κατέταξε τις δέκα καλύτερες προτάσεις. Κατόπιν συμπληρωματικής εξέτασης όσον αφορά τα πνευματικά δικαιώματα επιλέγησαν τα τρία καλύτερα σχέδια από την άποψη αυτή, τα οποία, στη συνέχεια, υποβλήθηκαν για διαβούλευση στο Διαδίκτυο από τις 7 Δεκεμβρίου 2009 έως τις 31 Ιανουαρίου 2010. Ο λογότυπος που επιλέχθηκε από την πλειοψηφία των επισκεπτών στο Διαδίκτυο κατά την περίοδο αυτή πρέπει να εγκριθεί ως ο νέος λογότυπος βιολογικής παραγωγής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (6) Η αλλαγή του λογότυπου βιολογικής παραγωγής της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την 1η Ιουλίου 2010 δεν θα πρέπει να δημιουργήσει προβλήματα στην αγορά και ιδίως, θα πρέπει να επιτραπεί τα βιολογικά προϊόντα τα οποία έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά να μπορούν να πουληθούν χωρίς τις υποχρεωτικές ενδείξεις του άρθρου 24 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007, υπό τον όρο ότι τα σχετικά προϊόντα τηρούν τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2092/91 ή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007.
- (7) Προκειμένου ο λογότυπος να μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόλις καταστεί υποχρεωτικός σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ και για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ο θεμιτός ανταγωνισμός και η προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών, ο νέος λογότυπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης καταχωρίστηκε ως συλλογικό σήμα βιολογικής γεωργίας στο Γραφείο της Μπενελούξ για την πνευματική ιδιοκτησία και, συνεπώς, ισχύει, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και προστατεύεται. Ο λογότυπος θα καταχωριστεί επίσης στο Ευρωπαϊκό και στο Διεθνές Μητρώο.
- (8) Το άρθρο 58 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 889/2008 προβλέπει ότι ο κωδικός της αρχής ελέγχου ή του φορέα ελέγχου πρέπει να τοποθετείται ακριβώς κάτω από τον κοινοτικό λογότυπο, χωρίς ειδική ένδειξη για τη μορφή και την απόδοση των κωδικών αυτών. Για την εξασφάλιση εναρμονισμένης εφαρμογής των εν λόγω κωδικών, πρέπει να καθοριστούν λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη μορφή και την απόδοση των κωδικών αυτών.
- (9) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2008 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (10) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της κανονιστικής επιτροπής βιολογικής παραγωγής,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 189 της 20.7.2007, σ. 1.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 198 της 22.7.1991, σ. 1.<sup>(3)</sup> ΕΕ L 250 της 18.9.2008, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2008 τροποποιείται ως εξής:

1) Στον τίτλο III, ο τίτλος του κεφαλαίου 1 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

**«Λογότυπος βιολογικής παραγωγής της Ευρωπαϊκής Ένωσης».**

2) Το άρθρο 57 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 57

**Λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ**

Σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007, ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής “λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ”) είναι σύμφωνος με το υπόδειγμα του παραρτήματος XI μέρος Α του παρόντος κανονισμού.

Ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ χρησιμοποιείται μόνο εάν το σχετικό προϊόν παράγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2092/91 και των εκτελεστικών κανονισμών του ή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007, καθώς και τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.».

3) Στο άρθρο 58 παράγραφος 1, τα στοιχεία β), γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) περιέχει όρο που δημιουργεί συσχετισμό με τη μέθοδο βιολογικής παραγωγής, σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007 και σύμφωνα με το παράρτημα XI μέρος Β 2 του παρόντος κανονισμού·

γ) περιέχει αριθμό αναφοράς που καθορίζεται από την Επιτροπή ή από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους σύμφωνα με το παράρτημα XI μέρος Β 3 του παρόντος κανονισμού· και

δ) τοποθετείται στο ίδιο οπτικό πεδίο με τον λογότυπο βιολογικής παραγωγής της ΕΕ, όταν ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ χρησιμοποιείται στη σήμανση.».

4) Στο άρθρο 95, οι παράγραφοι 9 και 10 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. Επιτρέπεται να συνεχιστεί η διάθεση στην αγορά αποθεμάτων προϊόντων που έχουν παραχθεί, συσκευαστεί και σημειωθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2010, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2092/91 ή τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 834/2007, με ενδείξεις που αναφέρονται στη μέθοδο βιολογικής παραγωγής μέχρι την εξάντληση των αποθεμάτων.

10. Επιτρέπεται να συνεχιστεί η χρησιμοποίηση υλικών συσκευασίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2092/91 ή τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 834/2007, για προϊόντα τα οποία διατίθενται στη αγορά και φέρουν όρους που αναφέρονται στη βιολογική παραγωγή μέχρι την 1η Ιουλίου 2012, εφόσον κατά τα λοιπά το προϊόν πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007.».

5) Το παράρτημα XI αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2010.

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

Βρυξέλλες, 24 Μαρτίου 2010.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

## Α. Λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 57

1. Ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ είναι σύμφωνος με το ακόλουθο υπόδειγμα:



2. Το χρώμα αναφοράς Pantone είναι πράσινο Pantone αριθ. 376 και πράσινο [50 % κυανού + 100 % κίτρινο] όταν χρησιμοποιείται τετραχρωμία.
3. Ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ δύναται να χρησιμοποιείται σε μαυρόασπρο μόνον όταν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται έγχρωμος, ως εξής:



4. Εάν η συσκευασία ή η ετικέτα έχει σκοτεινόχρωμο φόντο, τα σύμβολα μπορούν να χρησιμοποιούνται σε αρνητικό ως προς το χρώμα της συσκευασίας ή της ετικέτας.
5. Εάν ένα σύμβολο χρησιμοποιείται έγχρωμο σε έγχρωμο φόντο, με αποτέλεσμα να καθίσταται δυσδιάκριτο, πρέπει να χρησιμοποιείται ένας εξωτερικός κύκλος γύρω από το σύμβολο, ώστε να επιτυγχάνεται εντονότερη αντίθεση με το φόντο.
6. Σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις, όταν μια συσκευασία φέρει ενδείξεις σε ένα μόνο χρώμα, ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ μπορεί να χρησιμοποιείται στο ίδιο χρώμα.
7. Ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ πρέπει να έχει ύψος 9 mm τουλάχιστον και πλάτος 13,5 mm τουλάχιστον· η αναλογία ύψους/πλάτους είναι πάντα 1:1,5. Κατ' εξαίρεση το ελάχιστο ύψος μπορεί να μειωθεί σε 6 mm για τις πολύ μικρές συσκευασίες.
8. Ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ μπορεί να συνδυαστεί με γραφικά στοιχεία ή στοιχεία κειμένου που αναφέρονται στη βιολογική γεωργία, υπό τον όρο ότι δεν τροποποιούν τον χαρακτήρα του λογότυπου βιολογικής παραγωγής της ΕΕ ή κάποιες από τις ενδείξεις του άρθρου 58. Όταν συνδυάζεται με εθνικούς ή ιδιωτικούς λογότυπους πράσινου χρώματος διαφορετικού από το χρώμα αναφοράς που αναφέρεται στο σημείο 2, ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ μπορεί να χρησιμοποιείται στο εν λόγω χρώμα.
9. Ο λογότυπος βιολογικής παραγωγής της ΕΕ χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες που συνοδεύουν την καταχώρισή του ως συλλογικό σήμα βιολογικής γεωργίας στο μητρώο του Γραφείου της Μπενελούξ για την πνευματική ιδιοκτησία καθώς και στο Ευρωπαϊκό και στο Διεθνές Μητρώο Εμπορικών Σημάτων.

**B. Κωδικοί που αναφέρονται στο άρθρο 58**

Η γενική μορφή των κωδικών είναι η εξής:

AB-CDE-999

όπου:

1. "AB" είναι ο κωδικός ISO, που αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 1 στοιχείο α), για τη χώρα στην οποία διενεργούνται οι έλεγχοι, και
2. "ΓΔΕ" είναι όρος με τρία γράμματα τα οποία καθορίζει η Επιτροπή ή κάθε κράτος μέλος, όπως "bio" ή "όκο" ή "org" ή "eko" που προσδιορίζουν τον δεσμό με τη βιολογική μέθοδο παραγωγής που αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 1 στοιχείο β), και
3. "999" είναι ο αριθμός αναφοράς, με τρία ψηφία κατ' ανώτατο όριο που, σύμφωνα με το άρθρο 58 παράγραφος 1 στοιχείο γ), αποδίδεται από:

α) την αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους στις αρχές ή στους φορείς ελέγχου στους οποίους έχει αναθέσει καθήκοντα ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 834/2007·

β) την Επιτροπή:

- i) στις αρχές ή στους φορείς ελέγχου που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1235/2008 (\*) και περιλαμβάνονται στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού·
- ii) στις αρμόδιες αρχές ή στους φορείς ελέγχου των τρίτων χωρών που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1235/2008 και περιλαμβάνονται στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού·
- iii) στις αρχές ή στους φορείς ελέγχου που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1235/2008 και περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV του εν λόγω κανονισμού·

γ) την αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους στην αρχή ή στον φορέα ελέγχου που εγκρίνεται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012, για την έκδοση του πιστοποιητικού ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1235/2008 (άδειες εισαγωγής), ύστερα από πρόταση της Επιτροπής.

Η Επιτροπή δημοσιεύει τους κωδικούς με κάθε κατάλληλο τεχνικό μέσο, συμπεριλαμβανομένου του Διαδικτύου.

---

(\*) ΕΕ L 334 της 12.12.2008, σ. 25.»



## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 272/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Μαρτίου 2010

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 972/2006 με τον οποίο καθορίζονται ειδικοί κανόνες που έχουν εφαρμογή κατά τις εισαγωγές ρυζιού Basmati και ένα μεταβατικό σύστημα ελέγχου για τον προσδιορισμό της καταγωγής του

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

εφαρμόζονται στο αποφλοιωμένο ρύζι Basmati των ποικιλιών που προσδιορίζονται στο παράρτημα XVIII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007.

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

(4) Το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 972/2006 ορίζει ότι εάν τα αποτελέσματα κάποιας από τις δοκιμές που διεξήγαγαν τα κράτη μέλη στο εισαγόμενο ρύζι Basmati δείξουν ότι το εξετασθέν προϊόν δεν αντιστοιχεί στα όσα αναγράφονται στο σχετικό πιστοποιητικό γνησιότητας, εφαρμόζεται ο εισαγωγικός δασμός για το αποφλοιωμένο ρύζι. Σχετικά με αυτό, η εν λόγω διάταξη δεν αναφέρει καμία ανοχή για την παρουσία ρυζιού που δεν αντιστοιχεί στις ποικιλίες, οι οποίες απαριθμούνται στο παράρτημα XVIII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007.

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) <sup>(1)</sup>, και ιδίως τα άρθρα 138 και 143, σε συνδυασμό με το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η συμφωνία υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ινδίας, σύμφωνα με το άρθρο XXVIII της ΓΣΔΕ 1994 σχετικά με την τροποποίηση των παραχωρήσεων όσον αφορά το ρύζι, οι οποίες προβλέπονται στον πίνακα CXL της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που προσαρτάται στη ΓΣΔΕ 1994 <sup>(2)</sup>, εγκρίθηκε με την απόφαση 2004/617/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(3)</sup> και προβλέπει ότι επιβάλλεται μηδενικός δασμός στις εισαγωγές αποφλοιωμένου ρυζιού ορισμένων ποικιλιών τύπου Basmati καταγωγής Ινδίας.

(5) Οι όροι παραγωγής και εμπορίου του ρυζιού Basmati καθίστουν εξαιρετικά δύσκολο να διασφαλιστεί ότι κάθε μεμονωμένη παρτίδα αποτελείται από 100 % ρύζι Basmati των ποικιλιών που απαριθμούνται στο παράρτημα XVIII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007. Για να εξασφαλιστεί η ομαλή ροή των συναλλαγών ρυζιού Basmati στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το σύστημα ελέγχου της Ένωσης με βάση το DNA δεν είναι ακόμη λειτουργικό και ότι τα κράτη μέλη μπορούν, συνεπώς, να εφαρμόζουν τα δικά τους πρωτόκολλα ελέγχου με τουλάχιστον 5 % ποσοστό αβεβαιότητας όσον αφορά τους ελέγχους που μπορούν να είναι σωρευτικοί με κάθε επίπεδο ανοχής, είναι σκόπιμο να καθορισθεί περιθώριο ανοχής 5 % για την παρουσία, στο εισαγόμενο ρύζι Basmati, μακρόσπορου ρυζιού το οποίο δεν αντιστοιχεί σε μία από τις ποικιλίες, οι οποίες απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα XVIII.

(2) Η συμφωνία υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του Πακιστάν, σύμφωνα με το άρθρο XXVIII της ΓΣΔΕ 1994 σχετικά με την τροποποίηση των παραχωρήσεων όσον αφορά το ρύζι, οι οποίες προβλέπονται στον πίνακα CXL της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που προσαρτάται στη ΓΣΔΕ 1994 <sup>(4)</sup>, εγκρίθηκε με την απόφαση 2004/618/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(5)</sup> και προβλέπει ότι επιβάλλεται μηδενικός δασμός στις εισαγωγές αποφλοιωμένου ρυζιού ορισμένων ποικιλιών τύπου Basmati καταγωγής Πακιστάν.

(6) Προκειμένου να επεκταθεί ο θετικός αντίκτυπος του εν λόγω μέτρου σε όλους τους ενδιαφερόμενους εισαγωγείς, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι η ανοχή εφαρμόζεται σε όλες τις εισαγωγές ρυζιού Basmati για τις οποίες οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δεν έχουν λάβει ακόμη τελική απόφαση σχετικά με την επιλεξιμότητα της παρτίδας.

(3) Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 972/2006 της Επιτροπής <sup>(6)</sup> προβλέπει ότι οι κανόνες του εν λόγω κανονισμού

(7) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 972/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 279 της 28.8.2004, σ. 19.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 279 της 28.8.2004, σ. 17.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 279 της 28.8.2004, σ. 25.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 279 της 28.8.2004, σ. 23.

<sup>(6)</sup> ΕΕ L 176 της 30.6.2006, σ. 53.

- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της διαχειριστικής επιτροπής για την κοινή οργάνωση των γεωργικών αγορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Στο άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 972/2006 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Ωστόσο, η παρουσία έως 5 % αποφλοιωμένου ρυζιού του κωδικού ΣΟ 1006 20 17 ή του κωδικού ΣΟ 1006 20 98 που δεν αντιστοιχεί σε μία από τις ποικιλίες που απαριθμούνται στο παράρτημα XVIII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου (\*) είναι αποδεκτή.

(\*) ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1»

*Άρθρο 2*

Το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 972/2006, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 1 του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζεται επίσης στις εισαγωγές ρυζιού Basmati που πραγματοποιούνται πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, για τις οποίες οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους δεν έχουν ακόμη καθορίσει οριστικά ότι ισχύει μηδενικός εισαγωγικός δασμός, όπως προβλέπεται στο άρθρο 138 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007.

*Άρθρο 3*

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

Το άρθρο 2 παύει να εφαρμόζεται στο τέλος του δωδέκατου μήνα που έπεται της έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

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

Βρυξέλλες, 30 Μαρτίου 2010.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 273/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 30ής Μαρτίου 2010

**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 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και 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<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, καθιέρωσε τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005<sup>(2)</sup>.
- (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 τα ανωτέρω 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, αναφέροντας τα ουσιώδη περιστατικά και προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν το υπόβαθρο για τη λήψη απόφασης όσον αφορά την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους εν λόγω αερομεταφορείς ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο.
- (4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευτούν τα έγγραφα που είχαν διαβιβάσει τα κράτη μέλη, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να παρουσιάσουν προφορικά τις θέσεις τους, εντός δέκα εργάσιμων ημερών, στην Επιτροπή και στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών που συστάθηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας<sup>(3)</sup>.
- (5) Η Επιτροπή και, σε ειδικές περιπτώσεις, ορισμένα κράτη μέλη συμβουλευθήκαν τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των συγκεκριμένων αερομεταφορέων.
- (6) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προέβη σε ακρόαση των θέσεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας

της Αεροπορίας (EASA) και της Επιτροπής σχετικά με τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε χώρες τις οποίες αφορά ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η εν λόγω επιτροπή ενημερώθηκε για τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας για τη βελτίωση της διοικητικής και τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας με σκοπό την επίλυση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα.

- (7) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ενημερώθηκε επίσης για τα μέτρα επιβολής που έλαβαν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και τα κράτη μέλη προκειμένου να διασφαλίσουν τη διαρκή αξιοπλοΐα και τη συντήρηση των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρχές πολιτικής αεροπορίας τρίτων χωρών.
- (8) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

**Αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

- (9) Σύμφωνα με πληροφορίες που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft - Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών) σε αεροσκάφη ορισμένων αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και από τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους που διενεργήσαν οι οικείες εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σε συγκεκριμένους τομείς, κάποια κράτη μέλη έλαβαν ορισμένα μέτρα επιβολής. Τα εν λόγω κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή και την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών σχετικά με τα μέτρα αυτά: στις 12 Μαρτίου 2010 οι αρμόδιες αρχές της Ισπανίας δρομολόγησαν τη διαδικασία αναστολής του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΠΑ) του αερομεταφορέα Baleares Link Express και στις 12 Ιανουαρίου 2010 ανέστειλαν το ΠΑ του αερομεταφορέα Euro Continental· στις 28 Ιανουαρίου 2010 οι αρμόδιες αρχές της Γερμανίας ανέστειλαν το ΠΑ της Regional Air Express· οι αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ενημέρωσαν ότι το ΠΑ του αερομεταφορέα Trans Euro Air Limited ανεστάλη στις 8 Δεκεμβρίου 2009 οι αρμόδιες αρχές της Σλοβακίας ενημέρωσαν γραπτώς ότι το ΠΑ του αερομεταφορέα Air Slovakia ανεστάλη την 1η Μαρτίου 2010.
- (10) Τέλος, οι αρμόδιες αρχές της Λετονίας ενημέρωσαν την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι, λόγω σοβαρών ανησυχιών για την ασφάλεια πτήσεων και τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους τύπου IL-76 που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας Aviation Company Inversija, αποφάσισαν στις 26 Φεβρουαρίου 2010 να διαγράψουν το αεροσκάφος από το ΠΑ που κατέχει ο αερομεταφορέας Aviation Company Inversija, και ότι το ΠΑ ανεστάλη στις 16 Μαρτίου 2010.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14.<sup>(3)</sup> ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

**Air Koryo**

- (11) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1543/2006, η Επιτροπή έλαβε λεπτομερή στοιχεία τα οποία περιλαμβάνουν περιγραφή των μέτρων που έλαβαν οι αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κορέας (GACA) που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της Air Koryo, καθώς και η Air Koryo, για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων που περιγράφονται στο κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006.
- (12) Τον Δεκέμβριο του 2008 η Επιτροπή επικοινωνήσε με την GACA, ζητώντας να υποβληθεί από την Air Koryo ένα διορθωτικό σχέδιο δράσης στο οποίο να παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο είχε αποκαταστήσει τις σοβαρές ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων που εντοπίστηκαν στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που διεξήχθησαν πριν αναγραφεί ο αερομεταφορέας στο παράρτημα Α του καταλόγου των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή ζήτησε σχετικές πληροφορίες που να αποδεικνύουν ότι η GACA έχει ασκήσει επαρκή εποπτεία επί της Air Koryo, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).
- (13) Τον Ιούνιο του 2009 η GACA απέστειλε επίσημη απάντηση και διαβίβασε μια σειρά εγγράφων που αποτέλεσαν τη συνολική απάντηση στις πληροφορίες που ζητήθηκαν. Στη συνέχεια ακολούθησε μια σειρά κοινοποιήσεων μεταξύ της Επιτροπής και της GACA οι οποίες επέτρεψαν να διασαφηνιστεί η υφιστάμενη κατάσταση όσον αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας.
- (14) Τα έγγραφα που διαβίβασε η GACA και οι συνομιλίες μεταξύ της Επιτροπής και της GACA κατέδειξαν ότι, για το αεροσκάφος Turolev Tu 204-300, η Air Koryo είναι σε θέση να αποδείξει ότι το εν λόγω αεροσκάφος μπορεί να εκτελεί πτήσεις συμμορφούμενο πλήρως προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, μεταξύ των οποίων η διαρκής αξιοπιστία και οι πτητικές λειτουργίες, και ότι η GACA είναι σε θέση να διασφαλίσει την εποπτεία του αερομεταφορέα σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα.
- (15) Για όλους τους άλλους τύπους αεροσκαφών του στόλου της Air Koryo, η GACA επιβεβαίωσε ότι δεν συμμορφώνονταν πλήρως προς τα διεθνή πρότυπα περί εξοπλισμού αεροσκαφών, κυρίως προς το Ενισχυμένο Σύστημα Προειδοποίησης Προσέγγισης Εδάφους (EGPWS), και ότι οι εν λόγω τύποι αεροσκαφών δεν είχαν λάβει άδεια από τη GACA για την εκτέλεση πτήσεων στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.
- (16) Καθ' όλο το χρονικό διάστημα η GACA ανταποκρίθηκε γρήγορα και με πνεύμα συνεργασίας στα αιτήματα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής. Η Air Koryo παρουσίασε τις θέσεις της στην επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών στις 18 Μαρτίου 2010 επιβεβαιώνοντας τις θετικές εξελίξεις στην εταιρεία.
- (17) Υπό τον πρίσμα των ανωτέρω και με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι πρέπει να επιτραπεί στην Air Koryo να εκτελεί πτήσεις με δύο αεροσκάφη τύπου Turolev Tu-204 με σήματα νηολόγησης P-632 και P-633 στην Ευρωπαϊκή Ένωση χωρίς λειτουργικούς περιορισμούς. Ωστόσο, δεδομέ-

νου ότι ο υπόλοιπος στόλος των αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται προς τις σχετικές απαιτήσεις της ΔΟΠΑ, δεν πρέπει να επιτραπεί στα εν λόγω αεροσκάφη να εκτελούν πτήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης έως ότου υπάρξει πλήρης συμμόρφωση προς τις εν λόγω απαιτήσεις. Συνεπώς, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι η Air Koryo πρέπει να συμπεριληφθεί στο παράρτημα Β. Επιτρέπεται η πρόσβαση στην ΕΕ μόνο με τα δύο αεροσκάφη τύπου Turolev Tu-204.

**Αερομεταφορές της Σουαζιλάνδης**

- (18) Στις 17 Δεκεμβρίου 2009 οι αρμόδιες αρχές της Σουαζιλάνδης διαβίβασαν εγγράφως αποδεικτικά στοιχεία για την απόσυρση των ΠΑ και των αδειών λειτουργίας των ακόλουθων αερομεταφορέων: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd και Swazi Express Airways. Οι συγκεκριμένοι αερομεταφορείς έπαυσαν τις δραστηριότητές τους από τις 8 Δεκεμβρίου 2009.
- (19) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω και με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι οι προαναφερόμενοι αερομεταφορείς που έλαβαν άδεια στη Σουαζιλάνδη πρέπει να αφαιρεθούν από το παράρτημα Α.

**Bellview Airlines**

- (20) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για σοβαρές ελλείψεις στον αερομεταφορέα Bellview Airlines που έχει λάβει πιστοποίηση στη Νιγηρία, όπως αποδεικνύεται από τα αποτελέσματα των ερευνών που διεξήγαγαν οι αρμόδιες αρχές της Γαλλίας και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας.
- (21) Οι αρμόδιες αρχές της Γαλλίας (DGAC) ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι ο προαναφερόμενος αερομεταφορέας διαθέτει στον στόλο του δύο αεροσκάφη τύπου Boeing 737-200 που είναι νηολογημένα στη Γαλλία με σήματα νηολόγησης F-GHXX και F-GHXL, των οποίων τα πιστοποιητικά αξιοπιστίας έληξαν τον Μάιο και τον Αύγουστο του 2008 αντίστοιχως. Συνεπώς, τα εν λόγω αεροσκάφη δεν είναι πλέον αξιοπλοία.
- (22) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) ανέφερε στην Επιτροπή ότι η έγκριση σύμφωνα με το μέρος-145, στοιχεία EASA.145.0172, την οποία είχε εκδόσει στην εν λόγω εταιρεία, ανεστάλη στις 8 Μαΐου 2009 με άμεση ισχύ, εξαιτίας ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων που δεν αντιμετώπιζονταν, οι οποίες υποβαθμίζουν σημαντικά τα πρότυπα ασφαλείας και θέτουν σοβαρά σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων, καθώς και ότι εξετάζεται η ανάκληση της εν λόγω έγκρισης.
- (23) Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία η Bellview Airlines, η οποία έχει λάβει πιστοποίηση στη Νιγηρία, ανέλαβε τις πτητικές λειτουργίες του αερομεταφορέα Bellview Airlines που έχει λάβει πιστοποίηση στη Σιέρρα Λεόνε, ενός αερομεταφορέα που είχε αναγραφεί στο παράρτημα Α στις 22 Μαρτίου 2006 <sup>(1)</sup> και απεσύρθη στις 14 Νοεμβρίου 2008 <sup>(2)</sup> από τη στιγμή που οι αρμόδιες αρχές της Σιέρρα Λεόνε ενημέρωσαν την Επιτροπή για την ανάκληση του οικείου πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

<sup>(1)</sup> Απτιολογικές σκέψεις (75) έως (86) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, της 22ας Μαρτίου 2006, ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 19-21.

<sup>(2)</sup> Απτιολογική σκέψη (21) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1131/2008, της 14ης Νοεμβρίου 2008, ΕΕ L 306 της 15.11.2008, σ. 49.

- (24) Στο αεροσκάφος τύπου Boeing B737-200 με σήμα νηολόγησης 5N-BFN σημειώθηκε θανατηφόρο δυστύχημα στο Λάγος, στις 22 Οκτωβρίου 2005, με αποτέλεσμα την πλήρη απώλεια του αεροσκάφους και 117 νεκρούς. Οι αρμόδιες αρχές της Νιγηρίας παρέλειψαν να παράσχουν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με το δυστύχημα και δεν έχουν ακόμη εκδώσει έκθεση διερεύνησης του δυστυχήματος.
- (25) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερόμενες ελλείψεις, άρχισε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές της Νιγηρίας, εκφράζοντας σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια πτήσεων και την αξιοπλοία της Bellview Airlines και ζήτησε διευκρινίσεις για την κατάσταση καθώς και για τα μέτρα που έλαβαν τόσο οι αρμόδιες αρχές όσο και ο αερομεταφορέας για να αντιμετωπίσουν τις διαπιστωθείσες ελλείψεις.
- (26) Στις 19 Φεβρουαρίου 2010 οι αρμόδιες αρχές της Νιγηρίας δήλωσαν ότι ο αερομεταφορέας κατέχει ΠΑ, αλλά έχει παύσει τις πτητικές του δραστηριότητες. Ωστόσο, παρέλειψαν να διαβιβάσουν στοιχεία για την κατάσταση των πιστοποιητικών που κατέχει ο αερομεταφορέας και την κατάσταση του αεροσκάφους.
- (27) Η Bellview Airlines ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 18 Μαρτίου 2010 με τη συνδρομή των αρμοδίων αρχών της Νιγηρίας (NCAA). Η Bellview Airlines προσκόμισε ένα ΠΑ με ισχύ έως τις 22 Απριλίου 2010, ενώ ανέφερε ότι το συγκεκριμένο ΠΑ είχε ανασταλεί λόγω της απόσυρσης όλων των αεροσκαφών που αναγράφονταν στο εν λόγω ΠΑ. Η NCAA δήλωσε ότι σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς της Νιγηρίας η ισχύς του εν λόγω ΠΑ είχε λήξει στις 4 Δεκεμβρίου 2009, 60 ημέρες μετά τον τερματισμό των πτητικών λειτουργιών του τελευταίου αεροσκάφους, αλλά παρέλειψε να διαβιβάσει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το ΠΑ είχε ανασταλεί ή ανακληθεί, ανάλογα με την περίπτωση. Συνεπώς, η NCAA κλήθηκε να παράσχει επειγόντως γραπτή επιβεβαίωση α) της διοικητικής πράξης αναστολής ή ανάκλησης του ΠΑ της Bellview Airlines· β) επιβεβαίωση ότι η εταιρεία βρίσκεται σε διαδικασία (νέας) πιστοποίησης από την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Νιγηρίας· γ) επιβεβαίωση της επίσημης δέσμευσης της αρχής πολιτικής αεροπορίας της Νιγηρίας να κοινοποιήσει στην Επιτροπή τα αποτελέσματα του ελέγχου (νέας) πιστοποίησης πριν από την έκδοση ΠΑ.
- (28) Οι αρμόδιες αρχές της Νιγηρίας υπέβαλαν τις ζητούμενες πληροφορίες στις 25 Μαρτίου 2010. Ως εκ τούτου, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι δεν είναι αναγκαία σε αυτή τη φάση η ανάληψη περαιτέρω δράσης.
- Αερομεταφορείς της Αιγύπτου**
- (29) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1144/2009<sup>(1)</sup>, οι αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου έχουν υποβάλει τέσσερις μηνιαίες εκθέσεις για τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 2009, καθώς και για τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 2010, προκειμένου να παρουσιάσουν την κατάσταση όσον αφορά την εφαρμογή του σχεδίου όπως εξακριβώθηκε από τις εν λόγω αρχές. Εκτός των εν λόγω εκθέσεων οι οποίες επικεντρώθηκαν στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών της Egypt Air, στις 18 Νοεμβρίου διαβιβάστηκαν οι εκθέσεις ελέγχου της διαρκούς αξιοπλοίας, των πτητικών λειτουργιών και των δραστηριοτήτων εδάφους.
- (30) Οι αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου δεσμεύθηκαν επίσης να συνεχίσουν να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ικανοποιητική οριστική αντιμετώπιση των προβλημάτων που είχαν προηγουμένως εντοπισθεί κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων διαδρόμου σε αεροσκάφη της Egypt Air κατά τα έτη 2008, 2009 και 2010. Για τον σκοπό αυτό, οι εν λόγω αρχές έστειλαν σχετική αλληλογραφία σε ορισμένα κράτη μέλη, στα οποία αεροσκάφη της Egypt Air είχαν υποβληθεί σε επιθεωρήσεις διαδρόμου. Η διαδικασία οριστικής αντιμετώπισης των εν λόγω προβλημάτων βρίσκεται σε εξέλιξη και θα εξακριβώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- (31) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1144/2009<sup>(2)</sup>, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας πραγματοποίησε επίσκεψη με τη συνδρομή των κρατών μελών από τις 21 έως τις 25 Φεβρουαρίου 2010. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω επίσκεψης πραγματοποιήθηκε επίσης αξιολόγηση της εποπτείας που ασκεί η αιγυπτιακή αρχή πολιτικής αεροπορίας (ECAA) γενικά και, ειδικότερα, μετά την εφαρμογή του σχεδίου διορθωτικών μέτρων και την προοδευτική οριστική αντιμετώπιση των προβλημάτων από την Egypt Air. Κατά την επίσκεψη αξιολόγησης απεδείχθη ότι η ECAA ήταν σε θέση να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που υπέχει σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ όσον αφορά την εποπτεία των αερομεταφορών στους οποίους εκδίδει πιστοποιητικό αερομεταφορέα, και εντοπίστηκαν τομείς που επιδέχονται βελτίωση: ειδικότερα όσον αφορά ένα συνεκτικό σύστημα παρακολούθησης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων εποπτείας που διεξήγαγε η ECAA, καθώς και την εκπαίδευση του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με την έκδοση αδειών.
- (32) Η επίσκεψη αξιολόγησης απέδειξε ότι η Egypt Air βρίσκεται σε διαδικασία εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων. Γενικά δεν εντοπίστηκε καμία σημαντική παραβίαση των προτύπων της ΔΟΠΑ. Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις προσπάθειες που κατέβαλε ο αερομεταφορέας για την υλοποίηση των αναγκαίων μέτρων αντιμετώπισης της κατάστασης όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων. Ωστόσο, δεδομένων του πεδίου εφαρμογής και του εύρους του σχεδίου διορθωτικών μέτρων του αερομεταφορέα και της ανάγκης εξεύρεσης βιώσιμων/μόνιμων λύσεων στις πολυάριθμες ελλείψεις στην ασφάλεια που εντοπίστηκαν προηγουμένως, η Επιτροπή καλεί τις αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου να εξακολουθήσουν να διαβιβάζουν τις μηνιαίες εκθέσεις για τον έλεγχο της εφαρμογής του σχεδίου διορθωτικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των διορθωτικών μέτρων για την επίλυση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν κατά την επίσκεψη αξιολόγησης, και να παρέχουν πληροφορίες για όλες τις δραστηριότητες εποπτείας με αντικείμενο τη διαρκή αξιοπλοία, τη συντήρηση και τις πτητικές λειτουργίες που διεξήγαγε η ECAA στον εν λόγω αερομεταφορέα.
- (33) Τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της Egypt Air προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου οι οποίες πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008.
- (34) Επίσης, η επίσκεψη αξιολόγησης συμπεριέλαβε και ορισμένους άλλους αιγυπτιακούς αερομεταφορείς. Αναφέρθηκαν σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων δύο αερομεταφορέων, της AlMasria Universal Airlines και της Midwest Airlines.

(1) ΕΕ L 312 της 27.11.2009, σ. 16.

(2) ΕΕ L 312 της 27.11.2009, σ. 16.

- (35) Όσον αφορά την AlMasria Universal Airlines, αναφέρθηκαν σημαντικές ελλείψεις στον τομέα των πτητικών λειτουργιών και της εκπαίδευσης, ιδίως όσον αφορά τα επαγγελματικά προσόντα και τις γνώσεις ορισμένων ανώτερων διευθυντικών στελεχών. Αυτό έχει τη μεγαλύτερη σημασία σε περίπτωση επέκτασης του στόλου.
- (36) Με επιστολή της 3ης Μαρτίου 2010, ο αερομεταφορέας AlMasria Universal Airlines κλήθηκε από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών να υποβάλει τις παρατηρήσεις του. Η AlMasria παρουσίασε τις θέσεις της στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών στις 17 Μαρτίου 2010 σύμφωνα με τις οποίες προβλέπονται διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που εντοπίστηκαν κατά την επίσκεψη αξιολόγησης. Ενόψει της προγραμματιζόμενης επέκτασης του στόλου της εταιρείας, η Επιτροπή καλεί τις αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου να αποστείλουν μηνιαίες εκθέσεις για την εξακρίβωση της εφαρμογής διορθωτικών μέτρων και να παράσχουν πληροφορίες για όλες τις δραστηριότητες εποπτείας με αντικείμενο τη διαρκή αξιοπλοία, τη συντήρηση και τις πτητικές λειτουργίες την οποία διεξήγαγε η ECAA στον εν λόγω αερομεταφορέα.
- (37) Τα κράτη μέλη θα εξακριβώσουν την αποτελεσματική συμμόρφωση της AlMasria με τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διεξαχθούν στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008.
- (38) Όσον αφορά τον αερομεταφορέα Midwest Airlines υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων που εντοπίστηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Ιταλίας και αφορούν τον έλεγχο μάζας και ζυγοστάθμισης σε πτήση της Midwest Airlines. Σύμφωνα με τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στην Ιταλία δεν επιτρέπεται η χορήγηση άδειας στον αερομεταφορέα για εκτέλεση πτήσεων<sup>(1)</sup>. Επιπλέον, κατά την επίσκεψη αξιολόγησης επισημάνθηκαν επίσης σημαντικές ελλείψεις στους τομείς της διαχείρισης της πτητικής λειτουργίας και της συντήρησης, του επιχειρησιακού ελέγχου και της εκπαίδευσης του πληρώματος, καθώς και στη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοίας, οι οποίες έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια. Ως εκ τούτου, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας δεν είναι σε θέση να διασφαλίσει την εκτέλεση πτήσεων και τη συντήρηση σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ. Η αιγυπτιακή αρχή πολιτικής αεροπορίας γνωστοποίησε κατά την επίσκεψη ότι είχε λάβει μέτρα για την αναστολή της πτητικής λειτουργίας της Midwest Airlines.
- (39) Με επιστολή της 3ης Μαρτίου 2010, ο αερομεταφορέας Midwest Airlines κλήθηκε από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών να υποβάλει τις παρατηρήσεις του. Οι αρμόδιες αρχές της Αιγύπτου διαβίβασαν αποδεικτικά στοιχεία στις 15 Μαρτίου 2010 σύμφωνα με τα οποία το ΠΑ της Midwest Airlines είχε ανακληθεί από τις 28 Φεβρουαρίου 2010.
- (40) Με βάση τα μέτρα που έλαβε η ECAA δεν χρειάζεται να αναληφθεί περαιτέρω δράση. Η ECAA κλήθηκε να παράσχει
- στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία και τα αποτελέσματα της νέας πιστοποίησης πριν από την έκδοση ΠΑ στην εν λόγω εταιρεία.
- Iran Air**
- (41) Σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 715/2008 τα κράτη μέλη συνέχισαν να επιδιώκουν την εξακρίβωση της αποτελεσματικής συμμόρφωσης της Iran Air με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας μέσω τακτικών επιθεωρήσεων διαδρόμου των αεροσκαφών της που προσγειώνονται σε αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το 2009, η Αυστρία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Σουηδία, η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλαν εκθέσεις για τις εν λόγω επιθεωρήσεις. Τα αποτελέσματα των εν λόγω επιθεωρήσεων κατέδειξαν την αυξανόμενη έλλειψη συμμόρφωσης προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας καθ' όλο το έτος.
- (42) Η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές και την εταιρεία με σκοπό να εξακριβώσει τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίστηκαν οι διαπιστωθείσες ελλείψεις. Ο αερομεταφορέας Iran Air υπέβαλε σχέδιο δράσης τον Φεβρουάριο του 2010, στο οποίο αναγνωρίστηκαν οι ελλείψεις του προηγούμενου σχεδίου δράσης, εντοπίστηκαν οι αιτίες και προβλέφθηκαν ειδικές δράσεις για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν.
- (43) Ωστόσο, από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι αρχές του Ιράν (CAO-IRI) που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία της Iran Air συνάγεται ότι δεν ήταν σε θέση να αποδείξουν ότι είχαν λάβει αποτελεσματικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που εντοπίστηκαν στις επιθεωρήσεις που διεξήχθησαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA. Επιπλέον, η CAO-IRI δεν ήταν σε θέση να αποδείξει ότι είχε λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση του σημαντικού ποσοστού ατυχημάτων σε αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στο Ιράν και χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από την CAO-IRI.
- (44) Εξάλλου, τον Φεβρουάριο του 2010 η CAO-IRI υπέβαλε έγγραφο βάσει των οποίων απεδείχθη η έλλειψη δραστηριότητας εποπτείας επί της Iran Air στον τομέα της συντήρησης και των επιθεωρήσεων πτήσεων, καθώς και η απουσία αποτελεσματικού συστήματος για την εξεύρεση οριστικής λύσης στα σημαντικά προβλήματα ασφαλείας. Επιπλέον, τα δεδομένα για τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα που διεβίβασε η CAO-IRI κατέδειξαν έναν σημαντικό αριθμό σοβαρών περιστατικών σε αεροσκάφη της Iran Air κατά τους προηγούμενους 11 μήνες, εκ των οποίων περισσότερα από τα μισά αφορούσαν αεροσκάφη τύπου Fokker 100. Ωστόσο, βάσει των εγγράφων απεδείχθη ότι δεν είχαν ληφθεί μέτρα παρακολούθησης από την CAO-IRI.
- (45) Τον Μάρτιο του 2010 η CAO-IRI διαβίβασε πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες απεδείχθη ότι πραγματοποιήθηκαν επιθεωρήσεις με αντικείμενο τη συμμόρφωση της Iran Air με τις απαιτήσεις συντήρησης, αλλά στα πορίσματα επισημάνθηκαν προβλήματα σχετικά με την παρακολούθηση των κινητήρων και τις επιδόσεις του συστήματος ποιότητας του αερομεταφορέα.

<sup>(1)</sup> Η ιταλική αρχή πολιτικής αεροπορίας (ENAC) ενημέρωσε την Midwest Airlines στις 5.2.2010 για τις εν λόγω ελλείψεις στην ασφάλεια οι οποίες κατόπιν οδήγησαν σε ανάκληση της άδειας εκτέλεσης της πτήσης.

(46) Στις 17 Μαρτίου 2010, σε σύσκεψη με την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, ο αερομεταφορέας αναγνώρισε τη φθίνουσα τήρηση των προτύπων, αλλά επιβεβαίωσε ότι είχε συστήσει το Κέντρο Ελέγχου της Συντήρησης και το Συμβούλιο Επισκόπησης της Συντήρησης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αξιοπιστίας, είχε βελτιώσει την εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας σε όλα τα τμήματα της εταιρείας, είχε ενισχύσει τη δραστηριότητα του Τμήματος Ασφάλειας και Διασφάλισης της Ποιότητας, και είχε συστήσει επιτροπές ασφαλείας εντός των τμημάτων της εταιρείας. Είχε επίσης δρομολογήσει εκτενή αναδιάρθρωση της εταιρείας με σκοπό την ενίσχυση της ικανότητάς της να εγγυάται ασφαλή λειτουργία. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν στην Iran Air από τον Φεβρουάριο του 2010 καταδεικνύουν σημαντική βελτίωση των επιδόσεων του αερομεταφορέα.

(47) Λαμβάνοντας υπόψη την πρόσφατη αξιοσημείωτη βελτίωση όσον αφορά τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος SAFA, την αναγνώριση εκ μέρους της Iran Air της ανάγκης βελτίωσης, και τα μέτρα που έλαβε για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα ασφαλείας που εντοπίστηκαν, η Επιτροπή θεωρεί ότι, εξαιτίας του υψηλού αριθμού συμβάντων που σημειώθηκαν στο αεροσκάφος Fokker 100, η λειτουργία του αερομεταφορέα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να ανασταλεί. Όσον αφορά τους άλλους τύπους αεροσκαφών του στόλου της Iran Air (υποβολή στοιχείων από την CAO/IRI στις 10 Μαρτίου 2010) – ήτοι των Boeing 747, Airbus A300, A310 και A320, δεν πρέπει να επιτραπεί η αύξηση των πτητικών τους λειτουργιών πέραν του σημερινού επιπέδου (συχνότητες και προορισμοί) έως ότου η Επιτροπή αποφασίσει ότι υπάρχουν σαφή αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία οι διαπιστωθείσες ελλείψεις στην ασφάλεια έχουν επιλυθεί αποτελεσματικά.

(48) Για τους λόγους αυτούς, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι ο αερομεταφορέας πρέπει να αναγραφεί στο παράρτημα Β και ότι πρέπει να του επιτραπεί να εκτελεί πτήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση μόνο με την προϋπόθεση ότι οι πτητικές λειτουργίες του περιορίζονται αυστηρά στο σημερινό τους επίπεδο (συχνότητες και προορισμοί) με τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται αυτή τη στιγμή. Επιπροσθέτως, δεν πρέπει να επιτραπεί η εκτέλεση πτήσεων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τον στόλο των αεροσκαφών Fokker 100.

(49) Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις επιδόσεις της Iran Air. Τα κράτη μέλη θα εξακριβώσουν την αποτελεσματική συμμόρφωση με τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στην ενίσχυση των επιθεωρήσεων διαδρόμου που πρέπει να διεξαχθούν σε αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, προτίθεται να εξακριβώσει την ικανοποιητική εφαρμογή των εξαγγελθέντων μέτρων από την CAO-IRI και την Iran Air με επιτόπια επίσκεψη πριν από την επόμενη σύσκεψη της επιτροπής ασφαλείας των αερομεταφορών.

### Αερομεταφορείς του Σουδάν

(50) Οι αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία του Σουδάν (SCAA) επέδειξαν ανεπάρκεια στην αντιμετώπιση των σημαντικών προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια ελέγχου στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (ΠΠΕΔΕΑ) της ΔΟΠΑ στο Σουδάν, ο οποίος διεξήχθη τον Νοέμβριο του 2006. Η SCAA κοινοποίησε στην Επιτροπή τον Μάρτιο του 2008 ότι στον τομέα των πτητικών λειτουργιών, της αξιοπιστίας και της αδειοδότησης προσωπικού, όλα τα μείζονος σημασίας και όλα τα σοβαρά προβλήματα επιλύθηκαν ή αντιμετωπίστηκαν. Τον Δεκέμβριο του 2009, η SCAA κοινοποίησε στην Επιτροπή ότι το 70% των προβλημάτων που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο του ΠΠΕΔΕΑ είχαν επιλυθεί σύμφωνα με τις συστάσεις της ΔΟΠΑ.

(51) Ωστόσο, οι πληροφορίες που διαβίβασε η SCAA στην Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2009 και τον Μάρτιο του 2010 κατέδειξαν ότι σημαντικός αριθμός προβλημάτων δεν είχε αντιμετωπισθεί ή ότι τα μέτρα που ελήφθησαν για την επίλυση των προβλημάτων δεν ήταν αποτελεσματικά, ειδικότερα όσον αφορά την εκπαίδευση και την εξειδίκευση των επιθεωρητών πτητικών λειτουργιών, και τη διασφάλιση ότι οι αερομεταφορείς διέθεταν εγκεκριμένο εγχειρίδιο εκπαίδευσης.

(52) Επιπροσθέτως, λίγο χρονικό διάστημα πριν από το θανατηφόρο δυστύχημα που σημειώθηκε στο Boeing 707, με σήμα νηολόγησης ST-AKW, κατά τον έλεγχο που διενήργησε η SCAA στην Azza Air Transport τον Οκτώβριο του 2009, διαπιστώθηκε ότι ο αερομεταφορέας δεν είχε θέσει σε εφαρμογή σημαντικά μέτρα ασφαλείας όσον αφορά την εκπαίδευση, μια διαπίστωση μείζονος σημασίας του ελέγχου της ΔΟΠΑ. Η SCAA επιβεβαίωσε ότι ανανέωνε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα κάθε χρόνο μετά την αρχική του έκδοση το 1996.

(53) Στις 10 Δεκεμβρίου 2009 η SCAA ενημέρωσε την Επιτροπή ότι το ΠΑ του αερομεταφορέα Air West Company Ltd της είχε παραδοθεί τον Ιούλιο του 2008 και ότι, ως εκ τούτου, η Air West Ltd δεν ήταν πλέον νηολογημένος κάτοχος ΠΑ στη Δημοκρατία του Σουδάν. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αερομεταφορέας δεν κατέχει πλέον πιστοποιητικό αερομεταφορέα και, κατά συνέπεια, η άδεια λειτουργίας του δεν μπορεί να θεωρηθεί έγκυρη, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι η Air West Ltd δεν θεωρείται πλέον «αερομεταφορέας».

(54) Ως αποτέλεσμα της απουσίας προόδου ως προς την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων στο πλαίσιο του ελέγχου βάσει του ΠΠΕΔΕΑ και της παράλειψης της SCAA να διασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων που κοινοποιήθηκαν, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι η SCAA δεν ήταν σε θέση να αποδείξει ότι μπορεί να εφαρμόσει και να επιβάλει τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας και, συνεπώς, όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Δημοκρατία του Σουδάν πρέπει να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας και να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

**Αερομεταφορές της Αλβανίας**

- (55) Μετά την επισκόπηση της κατάστασης στον αερομεταφορέα Albanian Airlines MAK τον Νοέμβριο του 2009 και σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1144/2009 <sup>(1)</sup>, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας έλαβε εντολή να διεξαγάγει γενική επιθεώρηση τυποποίησης στην Αλβανία, την οποία πραγματοποίησε τον Ιανουάριο του 2010. Η τελική έκθεση της εν λόγω επιθεώρησης η οποία εκδόθηκε στις 7 Μαρτίου 2010 αποκάλυψε σημαντικές ελλείψεις σε όλους τους τομείς που υποβλήθηκαν σε έλεγχο: αναφέρθηκαν 13 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης στον τομέα της αξιοπιστίας, συμπεριλαμβανομένων 6 προβλημάτων που αφορούσαν την ασφάλεια· αναφέρθηκαν 13 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης στον τομέα της αξιοπιστίας και της καλής φυσικής κατάστασης, συμπεριλαμβανομένων 3 προβλημάτων που αφορούσαν την ασφάλεια· αναφέρθηκαν 9 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης στον τομέα των αεροπορικών πτήσεων, μεταξύ των οποίων 6 προβλήματα ασφάλειας. Επιπροσθέτως, διαπιστώθηκε άμεσος κίνδυνος για την ασφάλεια σε σχέση με το ΠΑ ενός εκ των δύο κατόχων ΠΑ, ο οποίος αντιμετωπίστηκε οριστικά κατά τη διάρκεια της επίσκεψης με άμεση λήψη διορθωτικών μέτρων από την DGCA.
- (56) Οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας (DGCA) κλήθηκαν να υποβάλουν στοιχεία στην επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών και το πραγματοποίησαν στις 18 Μαρτίου 2010.
- (57) Η επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών έλαβε υπόψη της ότι οι αρμόδιες αρχές της Αλβανίας (DGCA) έχουν ήδη υποβάλει σχέδιο δράσης στον EASA. Η DGCA καλείται να διασφαλίσει ότι το εν λόγω σχέδιο δράσης θα γίνει αποδεκτό από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και ενθαρρύνεται να λάβει επείγοντως τα αναγκαία μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου δράσης, δίνοντας προτεραιότητα στην αντιμετώπιση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, οι οποίες εγείρουν ανησυχίες για την ασφάλεια εάν δεν αντιμετωπισθούν ταχύτατα.
- (58) Υπό το πρίσμα της ανάγκης άμεσης αντιμετώπισης των ελλείψεων στην ασφάλεια στην Αλβανία και λόγω της απουσίας συνολικών και αποτελεσματικών μέτρων από πλευράς DGCA, η Επιτροπή θα αναγκασθεί να ασκήσει τις αρμοδιότητές της δυνάμει του άρθρου 21 της πολυμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της και της Δημοκρατίας της Αλβανίας, της Βοσνίας και Ερζεγοβίνης, της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Δημοκρατίας της Κροατίας, της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, της Δημοκρατίας του Μαυροβουνίου, του Βασιλείου της Νορβηγίας, της Ρουμανίας, της Δημοκρατίας της Σερβίας και της Αποστολής των Ηνωμένων Εθνών για προσωρινή διοίκηση στο Κοσσυφοπέδιο, με σκοπό τη δημιουργία Κοινού Εναέριου Ευρωπαϊκού Χώρου (συμφωνία για τον Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο (KEAX)) με την επιφύλαξη τυχόν μέτρων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

<sup>(1)</sup> Αιτιολογικές σκέψεις (10) έως (16) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1144/2009 της 26ης Νοεμβρίου 2009, ΕΕ L 312 της 27.11.2009, σ. 17.

**Αερομεταφορές της Αγκόλας****TAAG Angolan Airlines**

- (59) Η TAAG Angolan Airlines επιτρέπεται να εκτελεί πτήσεις την Πορτογαλία μόνο με αεροσκάφη τύπου Boeing 777-200 με σήματα νηολόγησης D2-TED, D2-TEE, D2-TEF και με τέσσερα αεροσκάφη τύπου Boeing B-737-700 με σήματα νηολόγησης D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH και D2-TBJ υπό τους όρους που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη (88) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1144/2009 <sup>(2)</sup>. Η Επιτροπή κάλεσε τις αρμόδιες αρχές της Αγκόλας (INAVIC) να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με την εποπτεία του αερομεταφορέα TAAG Angolan Airlines, ιδίως όσον αφορά την ενισχυμένη εποπτεία των πτήσεων προς την Πορτογαλία και τα αποτελέσματά της.
- (60) Η INAVIC ενημέρωσε την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών ότι έχει παγώσει περαιτέρω τη συνεχή εποπτεία της TAAG Angolan Airlines. Διεξήγαγε 34 προγραμματισμένες επιθεωρήσεις του αερομεταφορέα το 2009. Επιπροσθέτως, διεξήχθησαν με συστηματικό τρόπο επιθεωρήσεις διαδρόμου πριν από κάθε πτήση του αερομεταφορέα προς την Ευρώπη.
- (61) Η TAAG Angolan Airlines ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφάλειας των αερομεταφορών προκειμένου να παρουσιάσει τη σημερινή κατάσταση· η ακρόαση πραγματοποιήθηκε στις 18 Μαρτίου 2010. Ο αερομεταφορέας ανέφερε ότι έγινε ξανά μέλος στη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (IATA) τον Δεκέμβριο του 2009 και διαβίβασε στην επιτροπή εκτενείς πληροφορίες, οι οποίες αποδεικνύουν το υψηλό επίπεδο επίδοσης των πτητικών του λειτουργιών προς τη Λισαβόνα, ζητώντας σε αυτή τη βάση να του επιτραπεί η επανέναρξη εκτέλεσης των πτήσεων προς την υπόλοιπη ΕΕ.
- (62) Οι αρμόδιες αρχές της Πορτογαλίας (INAC) διαβίβασαν την αξιολόγησή τους όσον αφορά τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου του αερομεταφορέα TAAG Angolan Airlines τις οποίες είχαν διεξάγει μετά την επανέναρξη των πτήσεων προς τη Λισαβόνα. Η INAC ανέφερε ότι διεξήχθησαν περίπου 200 τέτοιες επιθεωρήσεις μετά την επανέναρξη των πτήσεων της TAAG την 1η Αυγούστου 2009. Η INAC επιβεβαίωσε ότι οι εν λόγω πτήσεις δεν παρουσίασαν προβλήματα ασφάλειας και ότι είναι απολύτως ικανοποιημένη με τις πτήσεις της TAAG Angolan Airlines από και προς τη Λισαβόνα και είναι σε θέση να συστήσει την επέκτασή τους στην υπόλοιπη ΕΕ.
- (63) Ο αερομεταφορέας ανέφερε επίσης ότι πραγματοποιεί επενδύσεις για την αναβάθμιση του εξοπλισμού του στόλου των αεροσκαφών Boeing B737-200 προκειμένου να εγκαταστήσει τα συστήματα EGPWS, ELT406, την ικανότητα RVSM, θύρα στο διαμέρισμα του ιπτάμενου πληρώματος, ψηφιακή συσκευή καταγραφής δεδομένων πτήσης και ψηφιακό ενέριο ραντάρ καιρού, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, αλλά η συγκεκριμένη διαδικασία, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη, δεν έχει ολοκληρωθεί για το σύνολο του στόλου. Επίσης, ο αερομεταφορέας ανέφερε ότι προτίθεται να καταργήσει σταδιακά το αεροσκάφος τύπου Boeing B747-300, κυρίως λόγω της χαμηλότερης λειτουργικής αξιοπιστίας του.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 312 της 27.11.2009, σ. 24.



- (64) Συνεπώς, με βάση τα κοινά κριτήρια και λαμβάνοντας υπόψη τη σύσταση που διατυπώνεται στην παράγραφο 62, καθώς και τα θετικά αποτελέσματα των επιθεωρήσεων διαδρόμου των αεροσκαφών του εν λόγω αερομεταφορέα, εκτιμάται ότι η ΤΑΑΓ πρέπει να παραμείνει στο παράρτημα Β για τα τρία αεροσκάφη τύπου Boeing B777 με σήματα νηολόγησης D2-TED, D2-TEE και D2-TEF, και για τα τέσσερα αεροσκάφη τύπου Boeing B737-700 με σήματα νηολόγησης D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH και D2-TBJ, και ότι πρέπει να αρθούν μόνο οι σημερινοί περιορισμοί λειτουργίας των εν λόγω αεροσκαφών προς τη Λισαβόνα. Ωστόσο, οι πτήσεις πρέπει να υπόκεινται σε κατάλληλη εξακρίβωση της αποτελεσματικής συμμόρφωσης του προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διεξάγονται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

*Γενική εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων των αερομεταφορέων της Αγκόλας*

- (65) Η INAVIC ανέφερε ότι σημειώθηκε περαιτέρω πρόοδος στην επίλυση των προβλημάτων που εξακολουθούσαν να υφίστανται μετά την τελευταία επίσκεψη της ΕΕ για την αξιολόγηση της ασφάλειας, η οποία πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2009. Ειδικότερα, η INAVIC επικαιροποίησε τους αεροπορικούς κανονισμούς για την ασφάλεια της Αγκόλας προκειμένου να αποτυπώνουν τις τελευταίες τροποποιήσεις των προτύπων της ΔΟΠΑ, παγίωσε το πρόγραμμα επίβλεψής της και προσέλαβε δύο επιπλέον εξειδικευμένους επιθεωρητές πτητικών λειτουργιών.
- (66) Επίσης, η INAVIC ανέφερε ότι σημειώθηκε πρόοδος στη νέα πιστοποίηση των αερομεταφορέων της Αγκόλας, διαδικασία η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί έως τα τέλη του 2010, ημερομηνία έως την οποία η INAVIC ανέφερε ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς θα σταματήσουν τις πτήσεις τους, εάν δεν πιστοποιηθούν εκ νέου σύμφωνα με τους αεροπορικούς κανονισμούς ασφαλείας της Αγκόλας. Ωστόσο, εκτός από την ΤΑΑΓ Angolan Airlines, κανένας αερομεταφορέας δεν έχει ακόμη λάβει νέα πιστοποίηση.
- (67) Η INAVIC ανέφερε ότι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας νέας πιστοποίησης, οι δραστηριότητες εποπτείας ορισμένων αερομεταφορέων αποκάλυψαν προβλήματα στην ασφάλεια και παραβιάσεις των ισχυόντων κανονισμών ασφαλείας, αναγκάζοντάς την να λάβει κατάλληλα μέτρα επιβολής. Κατά συνέπεια, τον Δεκέμβριο του 2009 ανακλήθηκε το ΠΑ της Air Gemini και τα ΠΑ της PHA και της SAL ανακλήθηκαν τον Φεβρουάριο του 2010. Τα ΠΑ της Giraglobo, της Mavewa και της Airnave αναστάλησαν τον Φεβρουάριο του 2010. Ωστόσο, η INAVIC παρέλειψε να διαβιβάσει αποδεικτικά στοιχεία για την ανάκληση των εν λόγω πιστοποιητικών.
- (68) Η Επιτροπή παροτρύνει την INAVIC να συνεχίσει τη νέα πιστοποίηση των αερομεταφορέων της Αγκόλας με αποφασιστικότητα και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις πιθανές ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων που διαπιστώθηκαν στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας. Με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι οι άλλοι αερομεταφορείς που τελούν υπό τη ρυθμιστική αρμοδιότητα της INAVIC - Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services,

Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair και Sonair, καθώς και οι Air Gemini, PHA και SAL πρέπει να παραμείνουν στο παράρτημα Α.

#### **Αερομεταφορείς της Ρωσικής Ομοσπονδίας**

- (69) Οι αρμόδιες αρχές της Ρωσικής Ομοσπονδίας ενημέρωσαν την Επιτροπή στις 19 Φεβρουαρίου 2010 ότι τροποποίησαν την απόφασή τους της 25ης Απριλίου 2008, με την οποία απέκλεισαν από τις πτητικές λειτουργίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση αεροσκάφη που ήταν εγγεγραμμένα στο ΠΑ 13 ρωσικών αερομεταφορέων. Τα εν λόγω αεροσκάφη δεν ήταν εξοπλισμένα προκειμένου να εκτελούν διεθνείς πτήσεις σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ (δεν ήταν εξοπλισμένα με ΤΑΩΣ/Ε-GPWS) ή/και το πιστοποιητικό αξιοπιστίας τους είχε λήξει ή/και δεν είχε ανανεωθεί.
- (70) Σύμφωνα με τη νέα απόφαση, τα ακόλουθα αεροσκάφη αποκλείονται από τις πτητικές λειτουργίες προς, εντός, και από την Ευρωπαϊκή Ένωση:
- Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: το αεροσκάφος RA-41250· AN-24RV: τα αεροσκάφη RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360· AN-26: το αεροσκάφος RA-26660.
  - Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: τα αεροσκάφη RA-85672 και RA-85682.
  - Gazpromavia: Tupolev TU-154M: τα αεροσκάφη RA-85625 και RA-85774· Yakovlev Yak-40: τα αεροσκάφη RA-87511, RA-88186 και RA-88300· Yak-40K: τα αεροσκάφη RA-21505 και RA-98109· Yak-42D: το αεροσκάφος 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)· το (1) ελικόπτερο EC-120B: RA-04116.
  - Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: τα αεροσκάφη RA-85307, RA-85494 και RA-85457.
  - Krasnoyarsky Airlines: το αεροσκάφος τύπου TU-154M RA-85682 που ήταν προηγουμένως εγγεγραμμένο στο ΠΑ της Krasnoyarsky Airlines, το οποίο ανακλήθηκε το 2009 αυτή τη στιγμή χρησιμοποιείται από άλλο αερομεταφορέα που έχει λάβει πιστοποίηση στη Ρωσική Ομοσπονδία.
  - Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: τα αεροσκάφη RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 και RA-42541.
  - Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: το αεροσκάφος RA-85602· όλα τα αεροσκάφη TU-134 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα αεροσκάφη Antonov An-24 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα αεροσκάφη An-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-2 (αγνώστου σήματος νηολογίου)· όλα τα ελικόπτερα Mi-8 (αγνώστου σήματος νηολογίου).
  - Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: τα αεροσκάφη RA-85613, RA-85619, RA-85622 και RA-85690.

- 9) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: τα αεροσκάφη RA-42374, RA-42433· όλα τα αεροσκάφη Tupolev TU-134A συμπεριλαμβανομένων των: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 και RA-65973· όλα τα αεροσκάφη Antonov AN-24RV συμπεριλαμβανομένων των: RA-46625 και RA-47818· τα αεροσκάφη τύπου AN24RV με σήματα νηολόγησης RA-46625 και RA-47818 αυτή τη στιγμή χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα.
- ι) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: το αεροσκάφος RA-85508 (τα αεροσκάφη RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 και RA-85432 αυτή τη στιγμή δεν χρησιμοποιούνται για οικονομικούς λόγους).
- ια) UTAir: Tupolev TU-154M: τα αεροσκάφη RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820· όλα (25) τα αεροσκάφη TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, και RA-65977· τα αεροσκάφη RA-65143 και RA-65916 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα· το (1) αεροσκάφος TU-134B: RA-65726· όλα (10) τα αεροσκάφη Yakovlev Yak-40: RA-87348 (αυτή τη στιγμή δεν χρησιμοποιείται για οικονομικούς λόγους), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 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, RA-46267 και RA-47289 και τα αεροσκάφη τύπου AN-24RV: RA-46509, RA-46519 και RA-47800 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα.
- ιβ) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: το αεροσκάφος RA-65979, τα αεροσκάφη RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 και RA-65555 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα· TU-214: τα αεροσκάφη RA-64504 και RA-64505 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα· Ilyushin IL-18: τα αεροσκάφη RA-75454 και RA-75464 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα· Yakovlev Yak-40: τα αεροσκάφη RA-87203, RA-87968, RA-87971 και RA-88200 χρησιμοποιούνται από άλλο ρωσικό αερομεταφορέα.

### Yemenia Yemen Airways

- (71) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1144/2009, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και τα κράτη μέλη πραγματοποίησαν επιτόπια επίσκεψη στη Δημοκρατία της Υεμένης τον Δεκέμβριο του 2009 προκειμένου να εξακριβώσουν την κατάσταση όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων της Yemenia για να αξιολογήσουν την πραγματική της συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, καθώς και την ικανότητα της CAMA να διασφαλίζει την εποπτεία της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Υεμένη.
- (72) Η επίσκεψη αξιολόγησης απέδειξε ότι η CAMA έχει την ικανότητα να διενεργεί αποτελεσματική εποπτεία επί της Yemenia Yemen Airways και, συνεπώς, να διασφαλίζει ότι οι αερομεταφορείς στους οποίους εκδίδει ΠΑ είναι σε θέση να εξασφαλίζουν ασφαλή λειτουργία σύμφωνα με τα πρότυπα της ΔΟΠΑ· και ότι ο έλεγχος και η επίβλεψη της λειτουργίας της Yemenia Yemen Airways είναι κατάλληλοι ώστε να διασφαλίζει ότι ο αερομεταφορέας εκτελεί πτήσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο οικείο ΠΑ.
- (73) Υπό το πρίσμα των αποτελεσμάτων της επίσκεψης αξιολόγησης δεν είναι αναγκαία η ανάληψη περαιτέρω δράσης σε αυτό το στάδιο. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά τις επιδόσεις του αερομεταφορέα και να ενθαρρύνει τις αρχές της Υεμένης να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους όσον αφορά τη διερεύνηση του δυστυχήματος της 30ής Ιουνίου 2009 που σημειώθηκε στην πτήση 626 της Yemenia Yemen Airways. Τα κράτη μέλη θα ελέγχουν την αποτελεσματική συμμόρφωση προς τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου που πρέπει να διενεργούνται στα αεροσκάφη του εν λόγω αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008.

### Αερομεταφορείς της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων

- (74) Υπάρχουν επαληθευμένα αποδεικτικά στοιχεία για την ανεπάρκεια των αρχών που είναι αρμόδιες για την εποπτεία των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στις Φιλιππίνες να αντιμετωπίσουν τις ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων και ανεπαρκή αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμόρφωση με τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας και τις συνιστώμενες πρακτικές της ΔΟΠΑ των αερομεταφορέων που έχουν λάβει πιστοποίηση στη Δημοκρατία των Φιλιππίνων, όπως κατέδειξαν τα αποτελέσματα του ελέγχου που διεξήγαγε στις Φιλιππίνες η ΔΟΠΑ τον Οκτώβριο του 2009 στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Προγράμματος Ελέγχου των Δραστηριοτήτων Εποπτείας της Ασφάλειας (ΠΠΕΔΕΑ), καθώς και ο συνεχιζόμενος υποβιβασμός όσον αφορά την κατάταξη των Φιλιππίνων από τις αρμόδιες αρχές των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής.
- (75) Μετά από τον έλεγχο που διεξήχθη στις Φιλιππίνες τον Οκτώβριο του 2009 στο πλαίσιο του ΠΠΕΔΕΑ, η ΔΟΠΑ κοινοποίησε σε όλα τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου την ύπαρξη σημαντικών προβλημάτων ασφαλείας που έχουν επιπτώσεις στην εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων των αερομεταφορέων και των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα στις Φιλιππίνες<sup>(1)</sup>. Σύμφωνα με τον εν λόγω έλεγχο, 47 αερομεταφορείς των Φιλιππίνων, συμπεριλαμβανομένων διεθνών αερομεταφορέων, εκτελούν πτήσεις με πιστοποιητικά αερομεταφορέα που εκδόθηκαν βάσει καταργημένων διοικητικών εντολών. Οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων δεν έχουν εκπονήσει κανέναν είδος εκτελεστικό ή μεταβατικό σχέδιο για την πιστοποίηση των εναπομεινάντων αερομεταφορέων, σύμφωνα με τους κανονισμούς πολιτικής αεροπορίας που αντικατέστησαν τις εν λόγω διοικητικές εντολές. Επιπροσθέτως, οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων δεν διενήργησαν επιθεωρήσεις επίβλεψης των αερομεταφορέων για περισσότερο από ένα έτος. Τα σχέδια διορθωτικών μέτρων που πρότειναν οι εν λόγω αρχές στη ΔΟΠΑ δεν κρίθηκαν αποδεκτά για να επιλύσουν αυτό το σημαντικό πρόβλημα ασφαλείας, το οποίο παραμένει ανεπίλυτο.

(1) Πόρισμα ΔΟΠΑ OPS/01.

- (76) Επιπροσθέτως, η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών των ΗΠΑ (FAA) εξακολουθεί να κατατάσσει τις επιδόσεις ασφαλείας της χώρας στην κατηγορία 2, στο πλαίσιο του οικείου προγράμματος IASA, επισημαίνοντας έτσι ότι η Δημοκρατία των Φιλιππίνων δεν συμμορφώνεται προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας που θέσπισε η ΔΟΠΑ.
- (77) Το σημαντικό πρόβλημα ασφαλείας που δημοσιοποίησε η ΔΟΠΑ καταδεικνύει ότι το σχέδιο διορθωτικών μέτρων που υπέβαλαν οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων στην Επιτροπή στις 13 Οκτωβρίου 2008<sup>(1)</sup>, το οποίο προβλεπόταν τα ολοκληρωθεί στις 31 Μαρτίου 2009, δεν υλοποιήθηκε και ότι οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων δεν μπόρεσαν να εφαρμόσουν το εν λόγω σχέδιο μέτρων εγκαίρως.
- (78) Η Επιτροπή, έχοντας υπόψη το σημαντικό πρόβλημα ασφαλείας που δημοσιοποίησε η ΔΟΠΑ, συνέχισε τις διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων, εκφράζοντας σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια των πτήσεων όλων των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια στο εν λόγω κράτος και ζητώντας διευκρινίσεις σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν οι αρμόδιες αρχές του εν λόγω κράτους για να αντιμετωπίσουν τις διαπιστωθείσες ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων.
- (79) Οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων (CAAP) υπέβαλαν έγγραφο από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο του 2010, αλλά παρέλειψαν να διαβιβάσουν όλες τις ζητούμενες πληροφορίες και ιδίως στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι ελλείψεις στην ασφάλεια αντιμετωπίστηκαν κατάλληλα.
- (80) Στις 18 Μαρτίου 2010 η CAAP παρουσιάστηκε σε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών και επιβεβαίωσε ότι 20 αερομεταφορείς εξακολουθούν να εκτελούν πτήσεις με ΠΑ τα οποία εκδόθηκαν βάσει των καταργημένων διοικητικών εντολών έως τη νέα πιστοποίησή τους ή το αργότερο έως την 1η Δεκεμβρίου 2010. Οι συγκεκριμένοι αερομεταφορείς είναι οι εξής: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc. Επιπροσθέτως, επιβεβαίωσε ότι σημαντικός αριθμός αυτών των αερομεταφορέων εξακολουθεί να εκτελεί πτήσεις με ΠΑ το οποίο έχει λήξει, βάσει διατάξεων προσωρινών εξαιρέσεων, οι οποίες τους απαλλάσσουν από την κατοχή του εν λόγω ΠΑ. Ειδικότερα, ο αερομεταφορέας Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. εξακολουθεί να εκτελεί διεθνείς εμπορικές πτήσεις με μεγάλο αεροσκάφος τύπου Boeing B727 μολονότι το ΠΑ του που εκδόθηκε στις 31 Μαρτίου 2008 βάσει των καταργημένων διοικητικών εντολών εξέπνευσε στις 30 Μαρτίου 2009, χάρη στην εξαίρεση από την ανάγκη συμμόρφωσης προς το εν λόγω ΠΑ, η οποία εκδόθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2009 για μέγιστο χρονικό διάστημα 90 ημερών με ημερομηνία λήξης τις 16 Μαρτίου 2010. Η CAAP δεν ήταν σε θέση να επιβεβαιώσει αν ο εν λόγω αερομεταφορέας είχε τελικά παύσει τη λειτουργία του στις 18 Μαρτίου 2010.
- (81) Η CAAP ανέφερε ότι τα ΠΑ των ακόλουθων εννέα αερομεταφορέων είχαν λήξει ή δεν είχαν ανανεωθεί: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. και Yokota Aviation Corp. Ωστόσο, παρέλειψε να διαβιβάσει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα ΠΑ των εν λόγω αερομεταφορέων ανακλήθηκαν και ότι, κατά συνέπεια, οι εν λόγω αερομεταφορείς έπαψαν να υφίστανται.
- (82) Η CAAP ανέφερε ότι είχε προβεί σε διαδικασία νέας πιστοποίησης στις αρχές του 2009 και ότι 21 αερομεταφορείς είχαν ήδη πιστοποιηθεί εκ νέου σύμφωνα με τους κανονισμούς πολιτικής αεροπορίας που άρχισαν να ισχύουν το 2008. Οι εν λόγω αερομεταφορείς είναι οι ακόλουθοι: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. Ωστόσο, η CAAP παρέλειψε να αποδείξει την ορθότητα της εν λόγω διαδικασίας νέας πιστοποίησης. Η CAAP δεν ήταν σε θέση να διαβιβάσει τα πλήρη πιστοποιητικά όλων αυτών των αερομεταφορέων, δεδομένου ότι τα ΠΑ που υποβλήθηκαν δεν επέτρεπαν ειδικότερα να προσδιορισθούν ο αριθμός και τα σήματα νηολόγησης των ακόλουθων αερομεταφορέων που έλαβαν νέα πιστοποίηση: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'sn Inc., Misibis Aviation και Development Corp. Επιπροσθέτως, η CAAP παρέλειψε να διαβιβάσει στοιχεία για τον έλεγχο προ της πιστοποίησης ή να παράσχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι διεξήχθησαν επαρκείς έρευνες επί των πτητικών λειτουργιών και της συντήρησης των αερομεταφορέων πριν από τη νέα πιστοποίησή τους, προκειμένου να αποδειχθεί η αποτελεσματική εφαρμογή των εγκεκριμένων εγχειριδίων και η συμμόρφωση των πτητικών λειτουργιών και της συντήρησης των εν λόγω αερομεταφορέων προς τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας. Επιπροσθέτως, η CAAP παρέλειψε να αποδείξει ότι οι αερομεταφορείς που έλαβαν νέα πιστοποίηση υπόκεινται σε κατάλληλη εποπτεία μεταγενέστερη της πιστοποίησης, διότι στα σχέδια επίβλεψης που υπέβαλαν για την αξιοπλοία και την αδειοδότηση για το έτος 2010 δεν καθορίζεται καμία ημερομηνία για τις προγραμματιζόμενες δραστηριότητες.
- (83) Η Philippines Airlines ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 18 Μαρτίου 2010. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε τη δραστηριότητά του και τη διαδικασία νέας πιστοποίησης στην οποία πρόβη το 2009 έως την έκδοσή του νέου

(<sup>1</sup>) Απτιολογική σκέψη (16) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1131/2008 της 14ης Νοεμβρίου 2008, ΕΕ L 306 της 15.11.2008, σ. 49.

ΠΑ του στις 9 Οκτωβρίου 2009, με το οποίο δηλώνεται η συμμόρφωσή του προς τους κανονισμούς της πολιτικής αεροπορίας που τέθηκαν σε ισχύ το 2008. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε τους ελέγχους που διεξήχθησαν πριν από τη νέα πιστοποίησή του και επιβεβαίωσε ότι επικεντρώθηκαν στην επισκόπηση και στην έγκριση των νέων εγχειριδίων και διαδικασιών. Ο αερομεταφορέας ανέφερε επίσης ότι δεν υπεβλήθη σε γενικό επιτόπιο έλεγχο από την CAAP πριν από τη νέα πιστοποίησή του και ότι, όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες του, αυτές δεν υποβλήθηκαν σε έλεγχο από την CAAP, έλεγχος ο οποίος αναμένεται να πραγματοποιηθεί στο μέλλον. Η Philippines Airlines δήλωσε ότι δεν εκτελεί πτήσεις προς την ΕΕ και ανέφερε ότι εκτός από τον υποβιβασμό όσον αφορά την κατάταξη των Φιλιππίνων από την FAA των ΗΠΑ, οι πτητικές λειτουργίες της προς τις Ηνωμένες Πολιτείες υπόκεινται σε περιορισμούς και ότι ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπεται να εκτελεί πρόσθετα δρομολόγια, ούτε να αλλάξει αεροσκάφος στα δρομολόγια που εκτελεί επί του παρόντος.

(84) Η Cebu Pacific Airlines ζήτησε ακρόαση από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 18 Μαρτίου 2010. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε τη δραστηριότητά του και τη διαδικασία νέας πιστοποίησης στην οποία προέβη το 2009 έως την έκδοση του νέου ΠΑ του στις 25 Νοεμβρίου 2009, στο οποίο δηλώνεται η συμμόρφωσή του προς τους κανονισμούς πολιτικής αεροπορίας που τέθηκαν σε ισχύ το 2008. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε τους ελέγχους που διενεργήθηκαν πριν από τη νέα πιστοποίησή του και επιβεβαίωσε ειδικότερα ότι το πιστοποιητικό που έλαβε περιλαμβάνει νέα έγκριση μεταφοράς επικινδυνών εμπορευμάτων, παρά το γεγονός ότι το συγκεκριμένο θέμα δεν είχε ελεγχθεί από την CAAP. Ωστόσο, ο αερομεταφορέας δήλωσε ότι εσκεμμένα δεν κάνει χρήση της εν λόγω έγκρισης. Η Cebu Pacific δήλωσε ότι παράλληλα με τον υποβιβασμό όσον αφορά την κατάταξη των Φιλιππίνων από την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) των ΗΠΑ, δεν επιτρέπεται να εκτελεί πτήσεις προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο αερομεταφορέας ανέφερε επίσης ότι δεν προτίθεται να εκτελέσει πτήσεις προς την ΕΕ.

(85) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις πρόσφατες προσπάθειες που καταβλήθηκαν από τους δύο αερομεταφορείς για να εξασφαλίσουν ασφαλείς πτητικές λειτουργίες και αναγνωρίζει επίσης ότι έδωσαν σε εφαρμογή εσωτερικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφαλείας. Η Επιτροπή προτίθεται να πραγματοποιήσει επίσκεψη στους εν λόγω αερομεταφορείς με τη συμμετοχή των κρατών μελών και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας προκειμένου να ελέγξει τη συμμόρφωσή τους προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.

(86) Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης τις πρόσφατες προσπάθειες που κατέβαλαν οι αρμόδιες αρχές για να μεταρρυθμίσουν το καθεστώς πολιτικής αεροπορίας των Φιλιππίνων και τα μέτρα που έλαβαν για να αντιμετωπίσουν τις ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων που ανέφεραν η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) και η ΔΟΠΑ. Ωστόσο, εν ανα-

μονή της αποτελεσματικής εφαρμογής κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων ασφαλείας που εντόπισε η ΔΟΠΑ, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι οι αρμόδιες αρχές των Φιλιππίνων δεν είναι σε αυτό το στάδιο σε θέση να εφαρμόσουν και να επιβάλουν τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας σε όλους τους αερομεταφορείς που υπόκεινται στο ρυθμιστικό έλεγχό τους. Ως εκ τούτου, όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση στις Φιλιππίνες πρέπει να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας και να συμπεριληφθούν στο παράρτημα Α.

(87) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πρόσφατες αλλαγές στη διοίκηση της CAAP, καθώς και οι άμεσες συγκεκριμένες δράσεις της νέας αυτής διοίκησης, συμπεριλαμβανομένης της πρόσληψης 23 εξειδικευμένων επιθεωρητών και της χρήσης της σημαντικής τεχνικής βοήθειας που παρασχέθηκε από τη ΔΟΠΑ, αποδεικνύουν την προθυμία του κράτους να αντιμετωπίσει γρήγορα τις ελλείψεις στην ασφάλεια που διαπιστώθηκαν από την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) και τη ΔΟΠΑ, και να προετοιμάσει το έδαφος για την επιτυχή αντιμετώπιση των εν λόγω ελλείψεων χωρίς καθυστερήσεις. Η Επιτροπή είναι έτοιμη να υποστηρίξει τις προσπάθειες των Φιλιππίνων, πραγματοποιώντας επίσκεψη αξιολόγησης η οποία θα περιλαμβάνει και αξιολόγηση των επιδόσεων ασφαλείας των αερομεταφορέων, προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι διαπιστωθείσες σοβαρές ελλείψεις στην ασφάλεια.

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

(88) Μέχρι τώρα δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή κανένα αποδεικτικό στοιχείο όσον αφορά την πλήρη εφαρμογή κατάλληλων διορθωτικών μέτρων από τους υπόλοιπους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονται στον κοινοτικό κατάλογο που επικαιροποιήθηκε στις 26 Νοεμβρίου 2009, ούτε από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία των εν λόγω αερομεταφορέων, παρά τα ειδικά αιτήματα που έχει υποβάλει η Επιτροπή. Ως εκ τούτου, με βάση τα κοινά κριτήρια εκτιμάται ότι οι συγκεκριμένοι αερομεταφορείς πρέπει να εξακολουθήσουν να υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας (παράρτημα Α) ή σε περιορισμούς λειτουργίας (παράρτημα Β), κατά περίπτωση.

(89) 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 κείμενο του παραρτήματος Α του παρόντος κανονισμού.
2. Το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος Β του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής 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, 30 Μαρτίου 2010.

Για την Επιτροπή,  
εξ ονόματος του Προέδρου,  
Siim KALLAS  
Αντιπρόεδρος

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

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

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
ARIANA AFGHAN AIRLINES	ΑΟC 009	AFG	Αφγανιστάν
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	ΑΟC/013/00	SRH	Βασίλειο της Καμπότζης
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Άγνωστος	VRB	Δημοκρατία της Ρουάντα
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αγκόλας, πλην της TAAG Angola Airlines που αναγράφεται στο παράρτημα Β, ήτοι:</b>			Δημοκρατία της Αγκόλας
AEROJET	015	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR26	004	DCD	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR GEMINI	002	GLL	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR GICANGO	009	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR JET	003	MBC	Δημοκρατία της Αγκόλας
AIR NAVE	017	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
ALADA	005	RAD	Δημοκρατία της Αγκόλας
ANGOLA AIR SERVICES	006	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
DIEXIM	007	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
GIRA GLOBO	008	GGL	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
SERVISAIR	018	Άγνωστος	Δημοκρατία της Αγκόλας
SONAIR	014	SOR	Δημοκρατία της Αγκόλας

<sup>(1)</sup> Είναι δυνατόν να επιτραπεί σε όλους τους αερομεταφορείς που παρατίθενται στο παράρτημα Α 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.

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Μπενίν, ήτοι:</b>		—	Δημοκρατία του Μπενίν
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
AFRICA AIRWAYS	Άγνωστος	AFF	Δημοκρατία του Μπενίν
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	ά.α.	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Άγνωστος	Δημοκρατία του Μπενίν
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Δημοκρατία του Μπενίν
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Δημοκρατία του Μπενίν
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Δημοκρατία του Μπενίν
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Δημοκρατία του Μπενίν
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:</b>			Δημοκρατία του Κονγκό
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Δημοκρατία του Κονγκό
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Δημοκρατία του Κονγκό
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Άγνωστος	Δημοκρατία του Κονγκό
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό, ήτοι:</b>		—	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	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	BRV	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	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)
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)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	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)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	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)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SAFE AIR COMPANYY	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)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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 SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
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)



Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, ήτοι:</b>			Τζιμπουτί
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, ήτοι:</b>			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	ά.α.	Ισημερινή Γουινέα
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ισημερινή Γουινέα
GUINEA AIRWAYS	738	ά.α.	Ισημερινή Γουινέα
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Άγνωστος	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
UTAGE - UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ισημερινή Γουινέα
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ινδονησίας, πλην των Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines και Ekspres Transportasi Antarbenua, ήτοι:</b>			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	DRZ	Δημοκρατία της Ινδονησίας
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Δημοκρατία της Ινδονησίας

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KAL STAR	121-037	KLS	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Δημοκρατία της Ινδονησίας
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Δημοκρατία της Ινδονησίας
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Άγνωστος	Δημοκρατία της Ινδονησίας
MEGANTARA	121-025	MKE	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	SAE	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

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Δημοκρατία της Ινδονησίας
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Καζακστάν, πλην της Air Astana που αναγράφεται στο παράρτημα Β, ήτοι:</b>			Δημοκρατία του Καζακστάν
AERO AIR COMPANYY	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
AEROPRAKT KZ	Άγνωστος	APK	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	AKS	Δημοκρατία του Καζακστάν
ALMATY AVIATION	Άγνωστος	LMT	Δημοκρατία του Καζακστάν
ARKHABAY	Άγνωστος	KEK	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

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Δημοκρατία του Καζακστάν
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Άγνωστος	KZE	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
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
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	KKA	Δημοκρατία του Καζακστάν
KAZAVIASPAS	Άγνωστος	KZS	Δημοκρατία του Καζακστάν
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	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
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Άγνωστος	KOV	Δημοκρατία του Καζακστάν
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
PRIME AVIATION	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
SALEM AIRCOMPANY	Άγνωστος	KKS	Δημοκρατία του Καζακστάν

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SAMAL AIR	Άγνωστος	SAV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Δημοκρατία του Καζακστάν
SEMEYAVIA	Άγνωστος	SMK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SCAT	AK-0350-08	VSV	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Δημοκρατία του Καζακστάν
SKYSERVICE	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
TYAN SHAN	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHETYSU AIRCOMPANY	Άγνωστος	JTU	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHERSU AVIA	Άγνωστος	RZU	Δημοκρατία του Καζακστάν
ZHEZKAZGANAIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία του Καζακστάν
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Κιργιζίας, ήτοι:</b>			Δημοκρατία της Κιργιζίας
AIR MANAS	17	MBB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
ASIAN AIR	Άγνωστος	AAZ	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	EEA	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	SGL	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Δημοκρατία της Κιργιζίας
SKY WAY AIR	21	SAB	Δημοκρατία της Κιργιζίας

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
TENIR AIRLINES	26	TEB	Δημοκρατία της Κιργιζίας
TRAST AERO	05	TSJ	Δημοκρατία της Κιργιζίας
VALOR AIR	07	VAC	Δημοκρατία της Κιργιζίας
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας</b>		—	Λιβερία
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Δημοκρατίας της Γκαμπόν, πλην των αερομεταφορέων Gabon Airlines, Afrijet και SN2AG που αναγράφονται στο παράρτημα Β, ήτοι:</b>			Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	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
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές των Φιλιππίνων, ήτοι:</b>			Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
BEACON	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CM AERO	4AN2000001	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CORPORATE AIR	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
HUMA CORPORATION	2009014	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INAEV AVIATION CORP.	4AN2002004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND AVIATION	2009009	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων

Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WORLD AVIATION, CORP.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
YOKOTA AVIATION, INC.	Άγνωστος	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ZENITH AIR, INC.	2009012	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Άγνωστος	Δημοκρατία των Φιλιππίνων
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, ήτοι:</b>	—	—	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
AFRICA CONNECTION	10/ΑΟC/2008	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/ΑΟC/2007	BGI	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
EXECUTIVE JET SERVICES	03/ΑΟC/2006	EJZ	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/ΑΟC/2006	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
GOLIAF AIR	05/ΑΟC/2001	GLE	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
ISLAND OIL EXPLORATION	01/ΑΟC/2008	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
STP AIRWAYS	03/ΑΟC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/ΑΟC/2002	TFK	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSCARG	01/ΑΟC/2009	Άγνωστος	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/ΑΟC/2007	TMS	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε, ήτοι:</b>	—	—	Σιέρα Λεόνε
AIR RUM, LTD	Άγνωστος	RUM	Σιέρα Λεόνε
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Άγνωστος	DTY	Σιέρα Λεόνε



Όνομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
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
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, ήτοι:</b>			Δημοκρατία του Σουδάν
SUDAN AIRWAYS	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
SUN AIR COMPANY	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
MARSLAND COMPANY	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
ATTICO AIRLINES	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
FOURTY EIGHT AVIATION	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJARA AVIATION	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
BADER AIRLINES	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
ALFA AIRLINES	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
AZZA TRANSPORT COMPANY	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Άγνωστος		Δημοκρατία του Σουδάν
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σουαζιλάνδης, ήτοι:</b>	—	—	Σουαζιλάνδη
SWAZILAND IAIRLINK	Άγνωστος	SZL	Σουαζιλάνδη
<b>Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει πιστοποίηση από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ζάμπια, ήτοι:</b>			Ζάμπια
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Ζάμπια

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ <sup>(1)</sup>

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οί) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολογίου
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός: 2 αεροσκαφών τύπου Tu 204	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET <sup>(1)</sup>	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός: 2 αεροσκαφών τύπου Falcon 50· 1 αεροσκάφους τύπου Falcon 900	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ	Δημοκρατία της Γκαμπόν
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Καζακστάν	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός: 2 αεροσκαφών τύπου B767· 4 αεροσκαφών τύπου B757· 10 αεροσκαφών τύπου A319/320/321· 5 αεροσκαφών τύπου Fokker 50·	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: 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 των αεροσκαφών εκτός των: LET 410 UVP	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: D6-CAM (851336)	Κομόρες
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός: 1 αεροσκάφους τύπου Boeing B-767-200	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: TR-LHP	Δημοκρατία της Γκαμπόν
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός: 14 αεροσκαφών τύπου A300, 4 αεροσκαφών τύπου A310, 9 αεροσκαφών τύπου B747, 1 αεροσκάφους B737, 6 αεροσκαφών τύπου A320	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν

<sup>(1)</sup> 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.

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο ΠΑ (και εμπορική ονομασία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΠΑ)	Αριθμός αναγνώρισης αερομεταφορέα της ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα(-τα) νηολογίου και, εφόσον διατίθεται(-νται), αριθμός(-οί) σειράς κατασκευής	Κράτος νηολογίου
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Δημοκρατία της Γκαμπόν	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός: 1 αεροσκάφους τύπου Challenger CL601 1 αεροσκάφους τύπου HS-125-800	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: TR-AAG, ZS-AFG	Δημοκρατία της Γκαμπόν· Δημοκρατία της Νοτίου Αφρικής
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Δημοκρατία της Αγκόλας	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός: 3 αεροσκαφών τύπου Boeing B-777 και 4 αεροσκαφών τύπου Boeing B-737-700	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Δημοκρατία της Αγκόλας
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ουκρανία	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών πλην ενός αεροσκάφους τύπου MD-83	Όλος ο στόλος των αεροσκαφών εκτός των: UR-CFF	Ουκρανία

(<sup>1</sup>) Επιτρέπεται στην Afrijet να χρησιμοποιεί μόνο το αναφερόμενο αεροσκάφος για τις συνήθεις πτήσεις της εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

(<sup>2</sup>) Επιτρέπεται στην Air Astana να χρησιμοποιεί μόνο το αναφερόμενο αεροσκάφος για τις συνήθεις πτήσεις της εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

(<sup>3</sup>) Επιτρέπεται στην Gabon Airlines να χρησιμοποιεί μόνο το αναφερόμενο αεροσκάφος για τις συνήθεις πτήσεις της εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

(<sup>4</sup>) Επιτρέπεται στην Iran Air να εκτελεί πτήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρησιμοποιώντας το συγκεκριμένο αεροσκάφος υπό τους όρους που προβλέπονται στις αιτιολογικές σκέψεις (49) και (50) του παρόντος κανονισμού.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 274/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Μαρτίου 2010

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

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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) <sup>(1)</sup>,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 <sup>(2)</sup>, 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,

ΕΞΕΛΩΣΕ 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 31 Μαρτίου 2010.

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

Βρυξέλλες, 30 Μαρτίου 2010.

Για την Επιτροπή,  
εξ ονόματος του Προέδρου,

Jean-Luc DEMARTY

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και  
Αγροτικής Ανάπτυξης

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup>	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
0702 00 00	IL	156,4
	JO	98,8
	MA	166,6
	TN	154,7
	TR	123,2
	ZZ	139,9
0707 00 05	JO	75,8
	MA	108,5
	TR	127,2
	ZZ	103,8
0709 90 70	MA	142,0
	TR	100,2
	ZZ	121,1
0805 10 20	EG	47,6
	IL	53,2
	MA	50,7
	TN	46,9
	TR	62,7
	ZZ	52,2
0805 50 10	EG	63,7
	IL	91,6
	MA	49,1
	TR	64,8
	ZA	71,7
	ZZ	68,2
0808 10 80	AR	80,6
	BR	89,2
	CA	74,4
	CL	94,4
	CN	95,2
	MK	23,6
	US	132,0
	UY	93,5
	ZA	92,9
	ZZ	86,2
	0808 20 50	AR
CL		150,4
CN		35,0
MX		100,0
UY		106,8
ZA		92,6
ZZ		93,9

<sup>(1)</sup> 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».

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

### ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Μαρτίου 2010

σχετικά με την εξαίρεση της αναζήτησης και της εκμετάλλευσης πετρελαίου και αερίου στην Αγγλία, τη Σκωτία και την Ουαλία από την εφαρμογή της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2010) 1920]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/192/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

την οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6,

το αίτημα που υπέβαλε η επιχείρηση Shell U.K. Limited (εφεξής «Shell») με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 15ης Οκτωβρίου 2009,

Ύστερα από διαβούλευση με τη γνωμοδοτική επιτροπή για τις δημόσιες συμβάσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

#### Ι. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 27 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ επιτρέπεται σε αναθέτοντες φορείς αναζήτησης ή εξόρυξης πετρελαίου ή αερίου στο Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόζουν εναλλακτικό καθεστώς αντί του συνόλου των ισχυόντων κανόνων. Το εναλλακτικό καθεστώς συνεπαγόταν ορισμένες υποχρεώσεις στατιστικού χαρακτήρα καθώς και την υποχρέωση τήρησης των αρχών μη εφαρμογής διακρίσεων και διενέργειας διαγωνισμού για την ανάθεση συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, ιδίως όσον αφορά τις πληροφορίες που ο φορέας θέτει στη διάθεση των οικονομικών φορέων σχετικά με τις προθέσεις του για τη σύναψη συμβάσεων προμήθειας.

(2) Ο μηχανισμός του άρθρου 30, ο οποίος προβλέπει παρέκκλιση από τις διατάξεις της οδηγίας 2004/17/ΕΚ, υπό ορι-

σμένες συνθήκες και για ορισμένους φορείς, εφαρμόζεται επίσης στις εν λόγω μειωμένες υποχρεώσεις δυνάμει του άρθρου 27 της ίδιας οδηγίας.

(3) Στις 15 Οκτωβρίου 2009, η Shell διαβίβασε στην Επιτροπή, με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, αίτημα δυνάμει του άρθρου 30 παράγραφος 5 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ. Σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου του άρθρου 30 παράγραφος 5, η Επιτροπή πληροφόρησε σχετικά τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, με επιστολή της 21ης Οκτωβρίου 2009, στην οποία οι εν λόγω αρχές απάντησαν με ηλεκτρονικό μήνυμα της 16ης Νοεμβρίου 2009. Επίσης, η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από την Shell με ηλεκτρονικό μήνυμα της 17ης Νοεμβρίου 2009, τις οποίες η Shell διαβίβασε με ηλεκτρονικό μήνυμα της 25ης Νοεμβρίου 2009.

(4) Το αίτημα που υπέβαλε η Shell αφορά την αναζήτηση και την εκμετάλλευση πετρελαίου και αερίου στην Αγγλία, τη Σκωτία και την Ουαλία. Το αίτημα, ευθυγραμμιζόμενο με παλαιότερες αποφάσεις της Επιτροπής για συγχωνεύσεις<sup>(2)</sup>, περιλάμβανε τρεις διακριτές δραστηριότητες στις οποίες συμμετέχει η Shell, και συγκεκριμένα:

α) την αναζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου·

β) την παραγωγή πετρελαίου· και

γ) την παραγωγή φυσικού αερίου.

Σύμφωνα με τις προαναφερθείσες αποφάσεις της Επιτροπής, για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα θεωρηθεί ότι η «παραγωγή» περιλαμβάνει και την «ανάπτυξη», δηλαδή τη συγκρότηση επαρκούς υποδομής για μελλοντική παραγωγή (εξέδρες πετρελαίου, σωληνώσεις, τερματικοί σταθμοί κ.λπ.).

(2) Βλέπε ειδικότερα απόφαση 2004/284/ΕΚ της Επιτροπής, της 29ης Σεπτεμβρίου 1999, με την οποία μια συγχώνευση κηρύσσεται συμβίβασιμη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (Υπόθεση αριθ. IV/M.1383 — Exxon/Mobil) (ΕΕ L 103 της 7.4.2004, σ. 1), και τις επακόλουθες αποφάσεις, μεταξύ άλλων την απόφαση της Επιτροπής της 3ης Μαΐου 2007, με την οποία μία συγχώνευση κηρύσσεται συμβίβασιμη με την κοινή αγορά (υπόθεση αριθ. IV/M.4545 — Statoil/Hydro) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου.

(1) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

## II. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (5) Το άρθρο 30 της οδηγίας 2004/17/EK προβλέπει ότι οι συμβάσεις οι οποίες έχουν σκοπό να καταστήσουν δυνατή την άσκηση δραστηριότητας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/17/EK δεν υπόκεινται στις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας εάν η δραστηριότητα, στο κράτος μέλος όπου ασκείται, είναι απευθείας εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό σε αγορές στις οποίες η πρόσβαση δεν περιορίζεται. Η άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό εκτιμάται με βάση αντικειμενικά κριτήρια, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών του οικείου τομέα. Θεωρείται ότι η πρόσβαση σε μία αγορά δεν περιορίζεται, εφόσον το κράτος μέλος έχει ενσωματώσει στο εθνικό δίκαιο και εφαρμόζει τις διατάξεις της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ για την ελευθέρωση ενός συγκεκριμένου τομέα ή μέρους του.
- (6) Δεδομένου ότι το Ηνωμένο Βασίλειο έχει ενσωματώσει και θέσει σε εφαρμογή την οδηγία 94/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 1994, για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων <sup>(1)</sup>, η πρόσβαση στην αγορά πρέπει να θεωρείται ότι δεν είναι περιορισμένη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/17/EK. Η απευθείας έκθεση στον ανταγωνισμό σε συγκεκριμένη αγορά πρέπει να εκτιμάται βάσει διάφορων δεικτών, κανέναν από τους οποίους δεν είναι, από μόνος του, αποφασιστικής σημασίας.
- (7) Για τους σκοπούς αξιολόγησης του κατά πόσον οι σχετικοί φορείς είναι απευθείας εκτεθειμένοι στον ανταγωνισμό στις αγορές που αφορά η παρούσα απόφαση, λαμβάνεται υπόψη το μερίδιο αγοράς των κύριων παραγόντων και ο βαθμός συγκέντρωσης στις εν λόγω αγορές. Δεδομένου ότι για τις διάφορες δραστηριότητες που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση οι συνθήκες ποικίλλουν, διενεργείται χωριστή αξιολόγηση για κάθε δραστηριότητα/αγορά.
- (8) Με την παρούσα απόφαση δεν θίγεται η εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού.

## III. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

- (9) Στις προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής που αναφέρονται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 4, καθενιά από τις τρεις δραστηριότητες που αποτελούν το αντικείμενο του αιτήματος αυτού (αναζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου, παραγωγή πετρελαίου και παραγωγή φυσικού αερίου) έχει θεωρηθεί ότι αποτελεί ξεχωριστή αγορά προϊόντος. Κατά συνέπεια οι δραστηριότητες αυτές πρέπει να εξεταστούν ξεχωριστά.

## Αναζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου

- (10) Σύμφωνα με πάγια πρακτική της Επιτροπής <sup>(2)</sup>, η αναζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου αποτελεί μια από τις σχετικές αγορές προϊόντος, δεδομένου ότι δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί εξαρχής κατά πόσον η αναζήτηση θα καταλήξει στην ανακάλυψη πετρελαίου ή φυσικού αερίου. Επιπλέον,

βάσει της ίδιας μακροχρόνιας πρακτικής της Επιτροπής έχει διαπιστωθεί ότι το γεωγραφικό πεδίο της εν λόγω αγοράς είναι παγκόσμιο.

- (11) Τα μερίδια στην αγορά των φορέων που ασκούν δραστηριότητα αναζήτησης μπορούν να μετρηθούν με τη χρησιμοποίηση τριών μεταβλητών: δαπάνες κεφαλαίου, βεβαιωμένα αποθέματα και αναμενόμενη παραγωγή. Η χρησιμοποίηση των δαπανών κεφαλαίου για τη μέτρηση των μεριδίων των φορέων στην αγορά αναζήτησης έχει αποδειχθεί ακατάλληλη, μεταξύ άλλων λόγω των σημαντικών διαφορών ανάμεσα στα απαιτούμενα επίπεδα επενδύσεων που είναι αναγκαίες στις διάφορες γεωγραφικές περιοχές. Δηλαδή απαιτούνται μεγαλύτερες επενδύσεις αναζήτησης για πετρέλαιο και για αέριο στη Βόρειο Θάλασσα σε σχέση με την αναζήτηση, π.χ. στη Μέση Ανατολή.
- (12) Για την αξιολόγηση των μεριδίων αγοράς επιχειρήσεων στον εν λόγω τομέα έχουν κατά κανόνα εφαρμοστεί δύο άλλες παράμετροι, δηλαδή το μερίδιο βεβαιωμένων αποθεμάτων τους και η αναμενόμενη παραγωγή <sup>(3)</sup>.
- (13) Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες <sup>(4)</sup>, στις 31 Δεκεμβρίου 2008, τα συνδυασμένα βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου και αερίου ανέρχονταν συνολικά σε 385 δισεκατ. κανονικά κυβικά μέτρα ισοδύναμου πετρελαίου (εφεξής: Sm<sup>3</sup> ι.π.) παγκοσμίως. Το μερίδιο της Shell στα αποθέματα αυτά ανέρχονταν σε 1,759 δισεκατ. Sm<sup>3</sup> ι.π., που της δίνει μερίδιο στην αγορά ανερχόμενο στο 0,46 %. Την 1η Ιανουαρίου 2009, τα συνδυασμένα βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου στη Μεγάλη Βρετανία ήταν ελαφρά περισσότερα από 0,88 δισεκατ. Sm<sup>3</sup> ι.π. <sup>(5)</sup>, δηλαδή ελαφρά περισσότερα από 0,22 %. Το αντίστοιχο μερίδιο της Shell είναι ακόμη μικρότερο. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, υπάρχει άμεση συνάρτηση μεταξύ των βεβαιωμένων αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου και της προσδοκώμενης μελλοντικής παραγωγής. Συνεπώς, κανένα από τα διαθέσιμα πληροφοριακά στοιχεία δεν υποδεικνύει ότι το μερίδιο της Shell στην αγορά θα είναι σημαντικά διαφορετικό εάν μετρηθεί με βάση την προσδοκώμενη παραγωγή μάλλον, παρά με βάση το μερίδιό της στα βεβαιωμένα αποθέματα. Στις παρακάτω αιτιολογικές σκέψεις 14 και 17, παρουσιάζονται τα μερίδια στην αγορά της Shell και των κύριων ανταγωνιστών της στην παραγωγή, αντίστοιχα, πετρελαίου και φυσικού αερίου. Δεδομένης της συνάφειας μεταξύ βεβαιωμένων αποθεμάτων και πραγματικής παραγωγής, τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία μπορούν να θεωρηθούν ως ένδειξη επίσης της κατάστασης του ανταγωνισμού στην εδώ εξεταζόμενη αγορά. Η αγορά στη δραστηριότητα αναζήτησης δεν εμφανίζει υψηλή συγκέντρωση. Με εξαίρεση ορισμένες κρατικές εταιρείες, η αγορά χαρακτηρίζεται από την παρουσία δύο άλλων διεθνώς κείμενων οργανωμένων ιδιωτικών εταιρειών οι οποίες ονομάζονται «υπερμεγάλες» (BP και ExxonMobil) καθώς και ορισμένου αριθμού από τις επονομαζόμενες «μεγάλες». Τα στοιχεία αυτά συνιστούν ένδειξη άμεσης έκθεσης σε ανταγωνισμό.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 164 της 30.6.1994, σ. 3.

<sup>(2)</sup> Ειδικότερα βλέπε την προαναφερθείσα απόφαση Exxon/Mobil και, πρόσφατα, την απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Νοεμβρίου 2007, με την οποία μια συγκέντρωση κηρύσσεται συμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον EOX (υπόθεση COMP/M.4934 — KazMunaiGaz/Rompetrol) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου.

<sup>(3)</sup> Ειδικότερα βλέπε την προαναφερθείσα απόφαση Exxon/Mobil (αιτιολογικές σκέψεις 25 και 27).

<sup>(4)</sup> Βλέπε σημείο 5.2.1 της αίτησης και τις εκεί αναφερόμενες πηγές, ειδικότερα την επισυναπτόμενη στην αίτηση BP Statistical Review of World Energy, Ιούλιος 2009.

<sup>(5)</sup> Δηλαδή, 0,3 τρισεκατ. Sm<sup>3</sup> φυσικό αέριο, ισοδύναμο προς 0,34 δισεκατ. Sm<sup>3</sup> ι.π., και 3,4 χιλιάδες εκατ. Sm<sup>3</sup> πετρελαίου, που δίνουν συνολικά 0,88 δισεκατ. Sm<sup>3</sup>.

### Παραγωγή πετρελαίου

- (14) Σύμφωνα με πάγια πρακτική της Επιτροπής<sup>(1)</sup>, η ανάπτυξη και η παραγωγή (αργού) πετρελαίου αποτελεί ξεχωριστή αγορά προϊόντος, της οποίας το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής είναι παγκόσμιο. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία<sup>(2)</sup>, η συνολική ημερήσια παραγωγή πετρελαίου παγκοσμίως το 2008 ανήλθε σε 81 820 εκατ. βαρέλια. Το ίδιο έτος, η συνολική ημερήσια παραγωγή της Shell ανήλθε σε 1 771 εκατ. βαρέλια, που αντιστοιχεί σε μερίδιο αγοράς 2,16 %. Για τους σκοπούς της παρούσας ανάλυσης, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη ο βαθμός συγκέντρωσης και η σχετική αγορά ως σύνολο. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι η αγορά παραγωγής αργού πετρελαίου χαρακτηρίζεται από την παρουσία μεγάλων κρατικών εταιρειών και δύο άλλων διεθνώς κάδετα οργανωμένων ιδιωτικών εταιρειών (των επονομαζομένων «υπερμεγάλων»: BP και ExxonMobil, των οποίων τα αντίστοιχα μερίδια στην παραγωγή πετρελαίου ανέρχονταν το 2008 στο 3,08 % και το 2,32 %) όπως και ορισμένων επονομαζομένων «μεγάλων» εταιρειών<sup>(3)</sup>. Τα στοιχεία αυτά υποδεικνύουν ότι η αγορά περιλαμβάνει ορισμένο αριθμό παραγόντων μεταξύ των οποίων μπορούμε να συνάγουμε ότι υφίσταται αποτελεσματικός ανταγωνισμός.

### Παραγωγή φυσικού αερίου

- (15) Σε παλαιότερη απόφαση της Επιτροπής<sup>(4)</sup> που αφορά τον εφοδιασμό με αέριο τελικών καταναλωτών, στα κατάντη, γίνεται διάκριση μεταξύ αερίου χαμηλής θερμογόνου δύναμης (ΧΘΔ) και αερίου υψηλής θερμογόνου δύναμης (ΥΘΔ). Επίσης, η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσον οι προμήθειες υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) πρέπει να διακρίνονται από τις προμήθειες φυσικού αερίου μέσω αγωγού<sup>(5)</sup>. Πάντως, μεταγενέστερη απόφαση της Επιτροπής<sup>(6)</sup> η οποία μεταξύ άλλων αφορά την ανάπτυξη και την παραγωγή φυσικού αερίου άφησε ανοικτό το θέμα κατά πόσο, για την εφαρμογή της εν λόγω απόφασης, υπήρχαν ξεχωριστές αγορές για αέριο χαμηλής θερμογόνου δύναμης (ΧΘΔ), αέριο υψηλής θερμογόνου δύναμης (ΥΘΔ) και υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG), «δεδομένου ότι η τελική εκτίμηση δεν επηρεάζεται από τον ορισμό που θα υιοθετηθεί». Για την εφαρμογή της παρούσας απόφασης το θέμα μπορεί επίσης να παραμείνει ανοικτό για τους ακόλουθους λόγους:

— η Shell δεν παράγει LNG,

— η Shell U.K. Limited ασκεί δραστηριότητα στη Μεγάλη Βρετανία (Σκωτία, Αγγλία και Ουαλία), όπου η αγορά σποτ για το αέριο, η επονομαζόμενη National Balancing Point, δεν κάνει πλέον διάκριση μεταξύ αερίου ΧΘΔ και αερίου ΥΘΔ. Η National Grid plc (ο εθνικός φορέας διαχείρισης δικτύου φυσικού αερίου στη Βρετανία) έχει την ευθύνη εποπτείας της ποιότητας του φυσικού αερίου που εισάγεται στο δίκτυο.

(1) Ειδικότερα, βλ. την προαναφερόμενη απόφαση Exxon/Mobil και, πρόσφατα, την προαναφερόμενη KazMunaiGaz/Rompetrol.  
 (2) Βλ. σελίδα 8 της BP Statistical Review of World Energy, Ιούνιος 2009, συνημμένη στην αίτηση (εφεξής «BP Statistics»)  
 (3) Των οποίων τα μερίδια αγοράς είναι μικρότερα από τα αντίστοιχα των υπερμεγάλων.  
 (4) Απόφαση 2007/194/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2006, με την οποία μια συγκέντρωση κηρύσσεται συμβιβασίμη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (υπόθεση COMP/M.4180 — Gaz de France/Suez) (ΕΕ L 88 της 29.3.2007, σ. 47).  
 (5) Ειδικότερα, βλ. την προαναφερόμενη απόφαση Gaz de France/Suez.  
 (6) Προαναφερόμενη απόφαση Statoil/Hydro.

- (16) Όσον αφορά τη γεωγραφική αγορά, σε προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής<sup>(7)</sup> θεωρήθηκε ότι περιλαμβάνει τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ), και ενδεχομένως επίσης τη Ρωσία και την Αλγερία.
- (17) Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία<sup>(8)</sup>, η συνολική παραγωγή αερίου στην ΕΕ το 2008 ανήλθε σε 190,3 δισεκατ. Sm<sup>3</sup> ενώ η αντίστοιχη του ΕΟΧ για το ίδιο έτος σε 289,5 δισεκατ. Sm<sup>3</sup>. Η παραγωγή της Shell για το έτος 2008 ανήλθε σε 37,60 δισεκατ. Sm<sup>3</sup>, που αντιστοιχεί σε μερίδιο αγοράς 12,99 %. Για το έτος 2008, η παραγωγή στη Ρωσία και την Αλγερία ανήλθε αντίστοιχα σε 601,7 και 86,5 δισεκατ. Sm<sup>3</sup>. Συνεπώς, η συνολική παραγωγή για τον ΕΟΧ, περιλαμβανομένων της Ρωσίας και της Αλγερίας, ανήλθε συνολικά σε 976,7 δισεκατ. Sm<sup>3</sup>, όπου το μερίδιο της Shell στην αγορά ανήλθε στο 3,85 %. Ο βαθμός συγκέντρωσης στην αγορά, στη δραστηριότητα παραγωγής φυσικού αερίου, είναι επίσης χαμηλός, λαμβανομένης υπόψη της παρουσίας των υπερμεγάλων (ExxonMobil και BP με μερίδια αγοράς μεταξύ, αντίστοιχα, του [10-20] % και του [5-10 %]), και των μεγάλων (Statoil και Total με μερίδια αγοράς της τάξης, αντίστοιχα, του [10-20] % και του [5-10] % η καθεμιά), και του ειδικού βάρους των δύο άλλων σημαντικών κρατικών εταιρειών, συγκεκριμένα της ρωσικής Gazprom και της αλγερικής Sonatrach (με μερίδια αγοράς μεταξύ [30-40] % και [10-20] %<sup>(9)</sup>, αντίστοιχα). Τούτο επιτείνει τις ενδείξεις άμεσης έκθεσης σε ανταγωνισμό.

### IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (18) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων οι οποίοι εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 5 έως 17, ο όρος της άμεσης έκθεσης στον ανταγωνισμό που τίθεται στο άρθρο 30 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ πρέπει να θεωρηθεί ότι πληρούται στην Αγγλία, τη Σκωτία και την Ουαλία όσον αφορά τις ακόλουθες υπηρεσίες:

α) αναζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου·

β) παραγωγή πετρελαίου· και

γ) παραγωγή φυσικού αερίου.

- (19) Εφόσον θεωρείται ότι πληρούται η προϋπόθεση της χωρίς περιορισμό πρόσβασης στην αγορά, η οδηγία 2004/17/ΕΚ δεν πρέπει να εφαρμόζεται όταν οι αναθέτουσες αρχές συνάπτουν συμβάσεις που έχουν σκοπό να επιτρέψουν την παροχή των υπηρεσιών οι οποίες παρατίθενται στα στοιχεία α) έως γ) της αιτιολογικής σκέψης 18 στην Αγγλία, τη Σκωτία και την Ουαλία, ούτε όταν προκηρύσσονται διαγωνισμοί σχεδιασμού για την άσκηση τέτοιας δραστηριότητας στις εν λόγω γεωγραφικές περιοχές.

- (20) Όπως προκύπτει από τις πληροφορίες που διαβίβασαν η Shell και οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, η παρούσα απόφαση βασίζεται στη νομική και πραγματική κατάσταση από τον Οκτώβριο έως τον Δεκέμβριο του 2009. Δύναται να αναθεωρηθεί εφόσον, λόγω σημαντικών μεταβολών στη νομική ή στην πραγματική κατάσταση, δεν πληρούνται πλέον οι όροι εφαρμογής του άρθρου 30 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ,

(7) Παραδείγματος χάρι, βλ. τις αποφάσεις που αναφέρονται ανωτέρω στη αιτιολογική σκέψη 4.

(8) Ειδικότερα βλ. BP Statistics, σ. 24.

(9) Βλ. την προαναφερόμενη απόφαση Statoil/Hydro.



ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η οδηγία 2004/17/ΕΚ δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις που συνάπτουν οι αναθέτοντες φορείς και οι οποίες έχουν σκοπό να επιτρέψουν την παροχή των παρακάτω υπηρεσιών στην Αγγλία, τη Σκωτία και την Ουαλία:

- α) αναζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου·
- β) παραγωγή πετρελαίου· και
- γ) παραγωγή φυσικού αερίου.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βορείου Ιρλανδίας.

Βρυξέλλες, 29 Μαρτίου 2010.

Για την Επιτροπή  
Michel BARNIER  
Μέλος της Επιτροπής

---

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Μαρτίου 2010

για την τροποποίηση της απόφασης 2003/135/ΕΚ όσον αφορά τα σχέδια για την εκρίζωση και τον επείγοντα εμβολιασμό κατά της κλασικής πανώλους των χοίρων στους αγριόχοιρους σε ορισμένες περιοχές των ομόσπονδων κρατών της Βόρειας Ρηνανίας — Βεστφαλίας και της Ρηνανίας-Παλατινάτου (Γερμανία)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2010) 1931]

(Τα κείμενα στη γερμανική και τη γαλλική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(2010/193/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

την οδηγία 2001/89/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, σχετικά με κοινοτικά μέτρα για την καταπολέμηση της κλασικής πανώλης των χοίρων <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 16 παράγραφος 1 πέμπτο εδάφιο και το άρθρο 20 παράγραφος 2 πέμπτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στο πλαίσιο της λήψης μέτρων για την καταπολέμηση της κλασικής πανώλης των χοίρων, εκδόθηκε η απόφαση 2003/135/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για την έγκριση των σχεδίων για την εξάλειψη της κλασικής πανώλης των χοίρων και τον επείγοντα εμβολιασμό των αγριόχοιρων κατά της κλασικής πανώλης των χοίρων στη Γερμανία, στα ομόσπονδα κράτη Κάτω Σαξονία, Βόρεια Ρηνανία-Βεστφαλία, Ρηνανία-Παλατινάτο και Σάαρλαντ <sup>(2)</sup>.

(2) Η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με την πρόσφατη εξέλιξη της νόσου αυτής στους αγριόχοιρους σε ορισμένες περιοχές των ομόσπονδων κρατών της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας και της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

(3) Από τα εν λόγω στοιχεία προκύπτει ότι η κλασική πανώλη των χοίρων στους αγριόχοιρους έχει εκριζωθεί σε ορισμένες περιοχές του νότιου τμήματος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και

στην περιφέρεια Eifel. Κατά συνέπεια, δεν χρειάζεται πλέον να εφαρμόζονται στις περιοχές αυτές τα σχέδια για την εκρίζωση και τον επείγοντα εμβολιασμό κατά της κλασικής πανώλης των χοίρων στους αγριόχοιρους.

(4) Συνεπώς, η απόφαση 2003/135/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.

(5) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα της απόφασης 2003/135/ΕΚ αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 29 Μαρτίου 2010.

Για την Επιτροπή

John DALLI

Μέλος της Επιτροπής

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 316 της 1.12.2001, σ. 5.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 47.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## 1. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΕΚΡΙΣΩΣΗΣ

## Α. Στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου

- α) Τα διοικητικά διαμερίσματα Altenkirchen και Neuwied.
- β) Στο διοικητικό διαμέρισμα Westerwald: οι δήμοι Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod και Westerburg, ο δήμος Höhr-Grenzhausen βόρεια του αυτοκινητοδρόμου Α48, ο δήμος Montabaur βόρεια του αυτοκινητοδρόμου Α3 και ο δήμος Würges βόρεια των αυτοκινητοδρόμων Α48 και Α3.
- γ) Στην περιφέρεια Südwestfalz: οι δήμοι Thaleischweiler-Fröschen, Waldfischbach-Burgalben, Rodalben και Walhalben.
- δ) Στο διοικητικό διαμέρισμα Kaiserslautern: οι δήμοι Bruchmühlbach-Miesau νότια του αυτοκινητοδρόμου Α6, Kaiserslautern-Süd και Landstuhl.
- ε) Η πόλη Kaiserslautern νότια του αυτοκινητοδρόμου Α6.

## Β. Στο ομόσπονδο κράτος της Βόρειας Ρηνανίας - Βεστφαλίας

- α) Στο διοικητικό διαμέρισμα Rhein-Sieg: οι πόλεις Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg και Lohmar και οι δήμοι Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichterath, Windeck και Much.
- β) Στο διοικητικό διαμέρισμα Siegen-Wittgenstein: στον δήμο Kreuztal οι κοινότητες Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees και Mittelhees, στην πόλη Siegen οι κοινότητες Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birlebach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenbach, Rosterberg, Rödingen, Obersdorf, Eisern και Eiserfeld, οι δήμοι Freudenberg, Neunkirchen και Burbach, στον δήμο Wilnsdorf οι κοινότητες Rinsdorf και Wilden.
- γ) Στο διοικητικό διαμέρισμα Olpe: στην πόλη Drolshagen οι κοινότητες Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth και Buchhagen, στην πόλη Olpe οι κοινότητες Olpe, Rhode, Saßmicke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen και Rübblinghausen, ο δήμος Wenden.
- δ) Στο διοικητικό διαμέρισμα Märkische Kreis: οι πόλεις Halver, Kierspe και Meinerzhagen.
- ε) Στην πόλη Remscheid: οι κοινότητες Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchsholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld και Bergisch Born.
- στ) Στις πόλεις Κολωνία και Βόννη: οι δήμοι στη δεξιά πλευρά του ποταμού Ρήνου.
- ζ) Η πόλη Λεβερκούζεν.
- η) Το διοικητικό διαμέρισμα Rheinisch-Bergische Kreis.
- θ) Το διοικητικό διαμέρισμα Oberbergische Kreis.

**2. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΕΠΕΙΓΩΝ ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟΣ****A. Στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου**

- α) Τα διοικητικά διαμερίσματα Altenkirchen και Neuwied.
- β) Στο διοικητικό διαμέρισμα Westerwald: οι δήμοι Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod και Westerburg, ο δήμος Höhr-Grenzhausen βόρεια του αυτοκινητοδρόμου Α48, ο δήμος Montabaur βόρεια του αυτοκινητοδρόμου Α3 και ο δήμος Wirges βόρεια των αυτοκινητοδρόμων Α48 και Α3.
- γ) Στην περιφέρεια Südwestpfalz: οι δήμοι Thaleisweiler-Fröschen, Waldfischbach-Burgalben, Rodalben και Walhalben.
- δ) Στο διοικητικό διαμέρισμα Kaiserslautern: οι δήμοι Bruchmühlbach-Miesau νότια του αυτοκινητοδρόμου Α6, Kaiserslautern-Süd και Landstuhl.
- ε) Η πόλη Kaiserslautern νότια του αυτοκινητοδρόμου Α6.

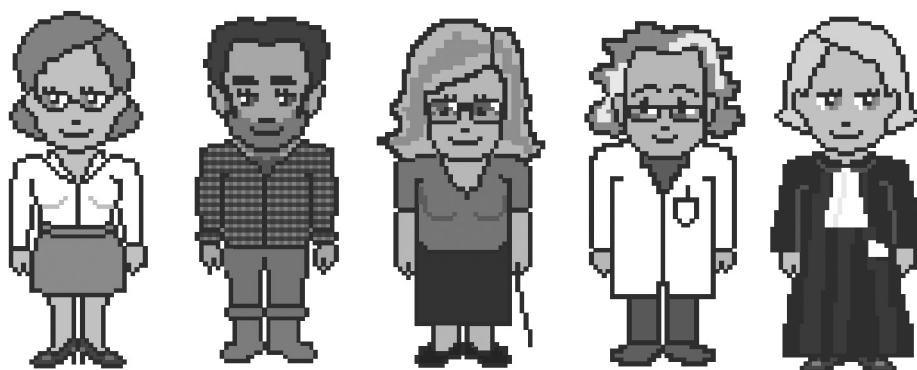
**B. Στο ομόσπονδο κράτος της Βόρειας Ρηνανίας - Βεστφαλίας:**

- α) Στο διοικητικό διαμέρισμα Rhein-Sieg: οι πόλεις Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg και Lohmar και οι δήμοι Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck και Much.
  - β) Στο διοικητικό διαμέρισμα Siegen-Wittgenstein: στον δήμο Kreuztal οι κοινότητες Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees και Mittelhees, στην πόλη Siegen οι κοινότητες Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birlenbach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eisern και Eisefeld, οι δήμοι Freudenberg, Neunkirchen και Burbach, στον δήμο Wilnsdorf οι κοινότητες Rinsdorf και Wilden.
  - γ) Στο διοικητικό διαμέρισμα Olpe: στην πόλη Drolshagen οι κοινότητες Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth και Buchhagen, στην πόλη Olpe οι κοινότητες Olpe, Rhode, Saßmicke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen και Rüblinghausen, ο δήμος Wenden.
  - δ) Στο διοικητικό διαμέρισμα Märkische Kreis: οι πόλεις Halver, Kierspe και Meinerzhagen.
  - ε) Στην πόλη Remscheid: οι κοινότητες Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchsholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schnependahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld και Bergisch Born.
  - στ) Στις πόλεις Κολωνία και Βόννη: οι δήμοι στη δεξιά πλευρά του ποταμού Ρήνου.
  - ζ) Η πόλη Λεβερκούζεν.
  - η) Το διοικητικό διαμέρισμα Rheinisch-Bergische Kreis.
  - θ) Το διοικητικό διαμέρισμα Oberbergische Kreis.»
-



# EU Book shop

Όλες οι εκδόσεις  
της ΕΕ που ψάχνετε!



[bookshop.europa.eu](http://bookshop.europa.eu)



## Τιμή συνδρομής 2010 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
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	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό CD-ROM	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, CD-ROM, δύο εκδόσεις την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

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*.

Τα CD-ROM θα αντικατασταθούν από DVD εντός του 2010.

## Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, 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](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>

