

Journal officiel

de l'Union européenne

L 182



Édition
de langue française

Législation

52^e année
15 juillet 2009

Sommaire

I Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (CE) n° 617/2009 du Conseil du 13 juillet 2009 relatif à l'ouverture d'un contingent tarifaire autonome pour les importations de viande bovine de haute qualité** 1

- Règlement (CE) n° 618/2009 de la Commission du 14 juillet 2009 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 2

- ★ **Règlement (CE) n° 619/2009 de la Commission du 13 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté ⁽¹⁾** 4

- ★ **Règlement (CE) n° 620/2009 de la Commission du 13 juillet 2009 portant modalités de gestion d'un contingent tarifaire d'importation pour la viande bovine de haute qualité** 25

- ★ **Règlement (CE) n° 621/2009 de la Commission du 14 juillet 2009 interdisant la pêche du maquereau dans les zones VI, VII, VIII a, VIII b, VIII d et VIII e, dans les eaux communautaires de la zone V b ainsi que dans les eaux internationales des zones II a, XII et XIV par les navires battant pavillon de l'Espagne** 31

II Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire

DÉCISIONS

Commission

2009/548/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 30 juin 2009 établissant un modèle pour les plans d'action nationaux en matière d'énergies renouvelables conformément à la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2009) 5174] ⁽¹⁾.....** 33

2009/549/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 13 juillet 2009 désignant un membre du conseil de surveillance du Groupe consultatif pour l'information financière en Europe possédant une expérience en matière de politique des pouvoirs publics** 63



(¹) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 617/2009 DU CONSEIL

du 13 juillet 2009

relatif à l'ouverture d'un contingent tarifaire autonome pour les importations de viande bovine de haute qualité

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 133,

vu la proposition de la Commission,

considérant ce qui suit:

- (1) Étant donné l'intérêt de la Communauté à parvenir à des relations commerciales harmonieuses avec les pays tiers, des dispositions devraient être prises pour l'ouverture, à titre de mesure autonome, d'un contingent tarifaire communautaire pour l'importation de 20 000 tonnes de viande bovine de haute qualité, fraîche, réfrigérée ou congelée.
- (2) Conformément à l'article 144 du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾ et en liaison avec l'article 4 dudit règlement, les contingents tarifaires d'importation applicables aux produits couverts par ledit règlement sont ouverts et administrés par la Commission selon des modalités arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 195, paragraphe 2, dudit règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Il est ouvert un contingent tarifaire communautaire annuel portant le numéro d'ordre 09.4449 pour l'importation de 20 000 tonnes, exprimées en poids du produit, de viande bovine de haute qualité, fraîche, réfrigérée ou congelée, relevant des codes NC 0201, 0202, 0206 10 95 et 0206 29 91.
2. Pour le contingent visé au paragraphe 1, le droit à l'importation est fixé à 0 %.
3. L'exercice contingentaire va du 1^{er} juillet au 30 juin.

Article 2

Le contingent tarifaire visé à l'article 1^{er} est géré par la Commission conformément à l'article 144 et à l'article 195, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1234/2007.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 1^{er} août 2009.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par le Conseil

Le président

E. ERLANDSSON

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

**RÈGLEMENT (CE) N° 618/2009 DE LA COMMISSION
du 14 juillet 2009**

**établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains
fruits et légumes**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,

vu le règlement (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes ⁽²⁾, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement (CE) n° 1580/2007 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XV, Partie A, dudit règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 15 juillet 2009.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2009.

Par la Commission

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 du 31.12.2007, p. 1.

ANNEXE

Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

| Code NC | Code des pays tiers ⁽¹⁾ | Valeur forfaitaire à l'importation |
|------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 0702 00 00 | MK | 30,0 |
| | ZZ | 30,0 |
| 0707 00 05 | TR | 106,6 |
| | ZZ | 106,6 |
| 0709 90 70 | TR | 102,0 |
| | ZZ | 102,0 |
| 0805 50 10 | AR | 49,3 |
| | TR | 53,0 |
| | ZA | 67,1 |
| | ZZ | 56,5 |
| 0808 10 80 | AR | 85,4 |
| | BR | 73,6 |
| | CL | 97,7 |
| | CN | 94,7 |
| | NZ | 96,5 |
| | US | 98,1 |
| | ZA | 81,9 |
| | ZZ | 89,7 |
| 0808 20 50 | AR | 84,7 |
| | CL | 76,8 |
| | NZ | 87,2 |
| | ZA | 101,6 |
| | ZZ | 87,6 |
| 0809 10 00 | HR | 90,0 |
| | TR | 189,4 |
| | XS | 103,5 |
| | ZZ | 127,6 |
| 0809 20 95 | TR | 262,6 |
| | ZZ | 262,6 |
| 0809 30 | TR | 145,4 |
| | ZZ | 145,4 |

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

RÈGLEMENT (CE) N° 619/2009 DE LA COMMISSION

du 13 juillet 2009

modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE⁽¹⁾, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil⁽²⁾.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres, ainsi que des pays tiers, ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur cette base.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque c'était impossible, par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, en indiquant les faits et considérations essentiels qui devraient former la base d'une décision leur imposant une interdiction d'exploitation dans la Communauté ou modifiant les conditions d'une interdiction d'exploitation signifiée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de présenter oralement, dans les dix jours ouvrables, leur défense à la Commission et au comité de la sécurité aérienne institué par le règlement

(CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile⁽³⁾.

- (5) Les autorités chargées de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens concernés ont été consultées par la Commission ainsi que, dans des cas particuliers, par certains États membres.
- (6) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

Transporteurs aériens communautaires

- (7) Sur la base d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des aéronefs de certains transporteurs communautaires, ainsi que d'inspections et audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont imposé des mesures d'exécution forcée. Ils en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne: les autorités compétentes de la Grèce ont retiré son certificat de transporteur aérien (CTA) au transporteur EuroAir Ltd le 8 mai 2009; les autorités compétentes de la Suède ont, quant à elles, retiré leur CTA aux transporteurs Nordic Airways AB («Regional») et Fly Excellence AB, respectivement le 23 janvier 2009 et le 31 mars 2009.

One Two Go Airlines et Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

- (8) Le 8 avril 2009, les autorités compétentes de la Thaïlande (département thaïlandais de l'aviation civile; ci-après «DTAC Thaï») ont informé la Commission qu'elles avaient annulé le CTA du transporteur One Two Go. Ce dernier a fait appel, mais le DTAC Thaï a confirmé sa décision le 4 mai 2009.
- (9) Par conséquent, comme l'exploitant a perdu son CTA et que sa licence d'exploitation ne peut donc plus être considérée comme valide, il est considéré, à l'aune des critères communs, que One Two Go n'est plus un «transporteur aérien» au sens de l'article 2 du règlement (CE) n° 2111/2005 et qu'il devrait donc être retiré de l'annexe A.

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

Orient Thai Airlines

- (10) Conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 298/2009 de la Commission du 8 avril 2009 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté ⁽¹⁾, le DTAC Thai a fourni à la Commission des informations sur l'efficacité des actions correctives arrêtées par le transporteur Orient Thai et sur les mesures qu'il a lui-même prises pour remédier aux insuffisances constatées antérieurement sur le plan de la sécurité et qui ont conduit à la suspension du droit du transporteur d'exploiter des aéronefs de type MD-80 pendant une période de 75 jours prenant fin le 7 octobre 2008.
- (11) Compte tenu de ces informations, la Commission considère qu'aucune mesure supplémentaire ne s'impose.

Transporteurs aériens de l'Ukraine*Surveillance générale en matière de sécurité des transporteurs aériens de l'Ukraine*

- (12) À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 298/2009, une équipe d'experts européens a effectué une visite en Ukraine du 25 au 29 mai 2009 pour savoir où en était la mise en œuvre du plan d'action présenté par les autorités compétentes de ce pays en vue de renforcer la surveillance et la sécurité des deux transporteurs qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, à savoir Ukraine Cargo Airways et Ukrainian Mediterranean Airlines. Par ailleurs, afin de vérifier si l'administration nationale de l'aviation ukrainienne s'acquitte de sa mission de surveillance, les experts ont rencontré les représentants de deux transporteurs — South Airlines et Khors Air Company — qui exercent leurs activités dans la Communauté et qui ont fait l'objet d'inspections au sol dans la Communauté et dans d'autres États de la CEAC.
- (13) L'administration nationale de l'aviation n'a guère progressé dans la mise en œuvre de son plan d'action. Aucune des mesures (12/12) de son plan d'action présenté le 31 mai 2008 en vue de renforcer son rôle de surveillance n'a jusqu'à présent été mise en œuvre. L'administration nationale de l'aviation n'a délivré aucune certification sur la base des exigences qu'elle a fixées, la législation correspondante n'a pas été adoptée et les actions correctives ne seront pas pleinement mises en œuvre avant juillet 2011 au plus tôt, voire en 2015 pour certaines.
- (14) La mise en œuvre du plan d'action est directement liée au système juridique ukrainien qui, du fait de sa complexité, ne permet pas de déterminer clairement les normes utilisées pour l'approbation des aéronefs et des exploitants ni d'évaluer si celles-ci répondent aux prescriptions des annexes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette analyse a été confirmée au cours de réunions avec les représentants des quatre exploitants.

- (15) Par ailleurs, le rapport des experts révèle que le nombre d'employés qualifiés des autorités compétentes de l'Ukraine n'est pas suffisant pour assurer la surveillance des 74 transporteurs titulaires d'un CTA (navigabilité et exploitation). Aucun élément n'a permis de démontrer clairement que la surveillance est exercée en continu, et les commentaires formulés par les autorités compétentes de l'Ukraine après la visite n'ont par permis d'éclaircir ces points. Par ailleurs, après un examen minutieux, il apparaît que le système de certification utilisé par les autorités compétentes de l'Ukraine ne permet pas de déterminer clairement quelles sont les règles/normes appliquées pour la certification ni de connaître avec certitude la flotte qui détient une autorisation d'exploitation et le type de ces autorisations.

- (16) Les commentaires formulés par les autorités compétentes de l'Ukraine n'étaient pas de nature à remettre en cause les constatations faites durant la visite. Les actions correctives dévoilées par les autorités devront faire l'objet d'un suivi attentif et d'une évaluation périodique qui tiennent compte notamment des résultats de l'audit USOAP effectué par l'OACI en juin 2008. Par ailleurs, à la suite de cet audit, les autorités compétentes de l'Ukraine ont présenté un nouveau plan d'actions correctives dont la mise en œuvre dépend de l'adoption d'une nouvelle loi sur l'aviation en Ukraine, prévue pour 2010. De ce fait, plusieurs modalités d'exécution ne seront pas adoptées avant le second semestre de 2011 pour l'exploitation des aéronefs, avant la fin de 2012 pour la qualification du personnel navigant et avant la fin de 2015 pour le maintien de la navigabilité.
- (17) Compte tenu des résultats de la visite et de l'exposé fait pendant la réunion du comité de la sécurité aérienne le 1^{er} juillet 2009, la Commission continuera à suivre attentivement la mise en œuvre de ces mesures et à coopérer avec les autorités compétentes de l'Ukraine pour les aider à renforcer la surveillance et à mettre fin aux manquements constatés. De plus, les États membres vérifieront systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en donnant la priorité aux inspections au sol des aéronefs qui appartiennent aux transporteurs titulaires d'une licence en Ukraine conformément au règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission ⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 298/2009, le transporteur a été invité à présenter toute information pertinente portant notamment sur des mesures correctives visant à mettre fin aux manquements constatés précédemment dans le domaine de la sécurité. Les autorités compétentes de l'Ukraine ont présenté des informations clarifiant les mesures prises au sujet du CTA du transporteur. Le 4 juin 2009, Motor Sich a présenté des documents indiquant qu'il avait procédé à une analyse des causes profondes et élaboré des mesures correctives afin de remédier aux manquements en matière de sécurité. Cette analyse et ces mesures correctives ont été approuvées par les autorités compétentes de

⁽¹⁾ JO L 95 du 9.4.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 109 du 19.4.2008, p. 7.

l'Ukraine. Par ailleurs, le 15 juin, l'entreprise a transmis une communication comprenant des informations sur les mesures correctives aux autorités compétentes de la France, qui avaient inspecté ⁽¹⁾ l'aéronef AN-12 (UR-11819). Le plan d'actions correctives indique que les manuels et la documentation de l'entreprise (manuel d'exploitation et manuel de vol) ont été modifiés pour être mis en conformité avec les normes de l'OACI et permettre une préparation adéquate des vols.

- (19) Toutefois, la formation suivie par le pilote et les membres d'équipage pour appliquer efficacement les nouvelles procédures et les prescriptions modifiées des manuels n'est pas suffisante pour couvrir de manière satisfaisante le large éventail de modifications. De plus, la Commission n'a reçu des autorités compétentes de l'Ukraine aucune information faisant état de la vérification de l'avancement de la mise en œuvre de ces mesures et de leur adoption effective en vue de mettre fin durablement aux manquements en matière de sécurité.
- (20) Sur la base de ces constatations et des critères communs, la Commission considère que le transporteur Motor Sich ne satisfait pas, à ce stade, aux normes de sécurité applicables et qu'il devrait donc être maintenu sur la liste de l'annexe A.

Ukraine Cargo Airways

- (21) À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 298/2009, le transporteur a reçu la visite d'une équipe d'experts de la Communauté européenne le 27 mai 2009. Le rapport de cette visite indique que la flotte de Ukraine Cargo Airways (UCA) a été considérablement réduite en l'espace d'un an: alors qu'elle se composait de 20 aéronefs au début de 2008 (dix IL-76, trois AN-12, trois AN-26, trois hélicoptères MIL-8 et un Tupolev Tu-134), elle n'en comptait plus que quatre au moment de la visite (deux IL-76, un AN-12 et un AN-26). Des quatre aéronefs inscrits sur le CTA, seul le IL-76 (UR-UCC) est en état de naviguer, les certificats de navigabilité des trois autres aéronefs ayant expiré. Le transporteur a déclaré que les autres aéronefs ne sont plus en état de naviguer et ne sont donc plus exploités.
- (22) Selon le rapport, la mise en œuvre du plan d'actions correctives présenté par UCA à la Commission le 1^{er} avril 2008 a progressé de manière remarquable. Sur les 22 mesures prévues, 19 auraient été menées à bien. La politique et les documents en matière de sécurité ont été révisés et améliorés. Un département interne d'inspection de la sécurité a été créé. Les aéronefs sont dans un meilleur état technique. Les procédures de formation des membres d'équipage ont été révisées et améliorées. Toutefois, trois mesures inscrites dans le plan d'actions correctives sont encore en suspens: l'absence de masques à pose rapide dans l'IL-76, l'AN-12 et l'AN-26 — alors que l'OACI les a rendus obligatoires pour les vols au-dessus d'une certaine altitude — constitue le point le plus problématique.
- (23) Dans le domaine de la sécurité, le rapport révèle aussi de graves manquements en ce qui concerne l'exploitation des vols, la formation et le contrôle, le maintien de la navigabilité et l'entretien. Le rapport déplore aussi la déficience du système de gestion de la qualité, qui ne donne

aucune assurance que les constatations faites lors de l'audit interne ou par les autorités compétentes de l'Ukraine sont corrigées et vérifiées avant clôture. Le système ne garantit pas non plus qu'une analyse systématique des insuffisances est réalisée. Ces constatations jettent le doute sur la durabilité des mesures correctives mises en place par l'entreprise après avoir fait l'objet d'une interdiction d'exploitation.

- (24) L'entreprise a été invitée à présenter des observations. Le 10 juin, UCA a soumis des documents relatifs aux constatations faites dans le cadre de la visite. Après examen de ces documents, un seul des seize dossiers relatifs aux constatations faites pendant la visite pouvait être clos. Pour ce qui est de deux constatations relatives à son manuel d'exploitation et à son CTA, l'entreprise a indiqué avoir soumis à l'approbation des autorités compétentes de l'Ukraine les modifications apportées au dit manuel et avoir demandé une limitation du niveau de vol figurant dans son CTA pour l'aéronef AN-12 (UR-UCN) et AN-26 (UR-UDM).
- (25) La Commission n'a reçu aucune information concernant l'approbation des modifications (limitations) demandées par l'entreprise. Par ailleurs, le transporteur ayant demandé à être entendu, il a pu présenter ses observations à la Commission et au comité de la sécurité aérienne le 1^{er} juillet. Il a indiqué que quinze mesures correctives, sur un total de 51, n'étaient pas encore mises en œuvre mais qu'elles le seraient d'ici à la fin d'août 2009. Après quoi, les autorités compétentes de l'Ukraine pourront procéder à une vérification. La Commission se réserve le droit de procéder à un contrôle de la mise en œuvre de ces mesures correctives.
- (26) Sur la base de ces constatations et des critères communs, la Commission considère que UCA ne satisfait pas, à ce stade, aux normes de sécurité applicables et qu'il devrait donc être maintenu sur la liste de l'annexe A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (27) À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 298/2009, le transporteur a reçu la visite d'une équipe d'experts de la Communauté européenne le 28 mai 2009. Le rapport de cette visite indique que UMAir a procédé à une révision complète de son système de documentation et l'a grandement amélioré. L'entreprise a créé un département de la sécurité et a désigné un coordonnateur pour les inspections SAFA. Les procédures de formation ont, elles aussi, été révisées et améliorées. Néanmoins, alors que UMAir affirme avoir achevé la mise en œuvre de son plan d'actions correctives (comme l'ont vérifié les autorités compétentes de l'Ukraine), les experts ont constaté la persistance de manquements en procédant à un contrôle aléatoire de certaines de ces mesures. Les mesures correctives prises par UMAir en ce qui concerne la liste de chargement/masse de base ne semblent pas être effectivement appliquées à tous les types d'aéronefs inscrits sur son CTA. Certaines mesures prises pour remédier aux insuffisances relevées pendant les inspections SAFA ne tiennent pas compte systématiquement des causes premières de ces insuffisances (fuite d'huile du moteur, vis manquantes, limitation des performances dans la LME ...).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

(28) En outre, de graves manquements en matière de sécurité ont été relevés en ce qui concerne l'exploitation et la navigabilité, l'entretien et l'ingénierie: il n'existe aucune procédure claire à l'intention du personnel navigant d'UMAir en cas de défaillance du moteur en vol (descente progressive), et le manuel d'exploitation n'explique pas quelle procédure d'urgence suivre lorsqu'il apparaît, en cours de vol, que la quantité escomptée/calculée de carburant utilisable à l'atterrissage sera inférieure au niveau minimal. De plus, aucun élément prouvant la conformité de l'aéronef UR-CFF et de son moteur avec les directives en matière de navigabilité n'a été produit; plusieurs défaillances dans les aéronefs de type DC-9 et MD 83 ont été constatées et les règles du programme de prévention et de contrôle de la corrosion (CPCP, règles en matière de détection et de signalement du niveau de corrosion) ne sont pas appliquées. En ce qui concerne le système de qualité du transporteur, les experts de la Communauté européenne ont indiqué, dans leur rapport, que l'entreprise n'a pas pu prouver que tous les aspects des processus d'entretien et d'exploitation des vols sont contrôlés régulièrement; les mesures mises en œuvre ne tiennent pas toujours compte des causes premières et aucun système global ne contrôle les manquements non résolus (audits internes et externes comprenant les constatations de l'administration de l'aviation nationale de l'Ukraine).

(29) L'entreprise a été invitée à présenter ses observations. UMAir a présenté un plan d'actions correctives, approuvé par les autorités compétentes de l'Ukraine, lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne le 1^{er} juillet 2009. Ce plan vise à remédier aux manquements constatés sur le plan de la sécurité durant la visite. Toutefois, les observations formulées par le transporteur n'ont pas permis de corriger les insuffisances constatées durant la visite, notamment celles concernant le maintien de la navigabilité. La Commission se réserve le droit de contrôler la mise en œuvre des mesures correctives par le transporteur.

(30) À la lumière de ces constatations, la Commission considère que l'entreprise ne satisfait pas, à ce stade, sur la base des critères communs, aux normes de sécurité applicables et qu'elle devrait donc être maintenue sur la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République du Kazakhstan

(31) Des informations avérées, telles que les résultats de l'audit effectué par l'OACI au titre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP), montrent que les autorités chargées de surveiller la sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence au Kazakhstan n'ont pas les capacités suffisantes pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables.

(32) À la suite de l'audit USOAP effectué au Kazakhstan en avril 2009, l'OACI a notifié à tous les États parties à la convention de Chicago l'existence de graves problèmes de sécurité affectant la surveillance de la sécurité de trans-

porteurs et d'aéronefs immatriculés dans ledit pays, l'un lié à l'exploitation⁽¹⁾ et l'autre à la navigabilité⁽²⁾. Le processus de certification utilisé au Kazakhstan pour la délivrance des certificats de transporteur aérien (CTA) ne répond pas à l'ensemble des dispositions applicables de l'annexe 6 de l'OACI. La plupart des CTA existants ont été délivrés sans l'avis d'un inspecteur qualifié en matière de navigabilité. En particulier, le processus de certification ne tient pas compte des éléments suivants: soumission de programmes d'entretien, réexamen des listes minimales d'équipements (LEM) et prescriptions relatives au maintien de la navigabilité pour l'octroi d'agréments de fonctions spécifiques telles que l'ETOPS et CAT III. De surcroît, la plupart des certificats de navigabilité ont été délivrés sans que les aéronefs aient été soumis à une inspection technique ou périodique des autorités compétentes du Kazakhstan. L'OACI a jugé inacceptables les plans d'actions correctives proposés par les autorités kazakhes car aucune date définitive n'y figure en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures correctives immédiates nécessaire à la résolution de ces graves problèmes de sécurité.

(33) Compte tenu des deux principaux problèmes de sécurité annoncés peu après la visite de l'OACI et la publication des rapports SAFA, la Commission a engagé des discussions avec les autorités compétentes du Kazakhstan: elle leur a fait part de sa vive inquiétude quant à la sécurité des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans leur pays et leur a demandé des éclaircissements concernant les mesures qu'elles ont prises pour remédier aux insuffisances constatées lors de la visite de l'OACI et des inspections SAFA.

(34) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont présenté des documents entre le 5 et le 29 juin et ont soumis leurs observations au comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009. À cette occasion, elles ont fait savoir à la Commission et au comité qu'elles avaient élaboré un plan d'actions pour remédier aux manquements constatés par l'OACI et que, sa mise en œuvre venant de débiter, la mise en conformité avec les normes de sécurité de l'OACI devrait être achevée en juin 2010. Les deux principaux problèmes de sécurité constatés par l'OACI seront résolus, au plus tôt, en décembre 2009. Les autorités compétentes du Kazakhstan ont également informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne qu'elles présenteraient, chaque trimestre, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre des actions correctives proposées par l'OACI.

(35) Elles ont en outre expliqué avoir délivré 69 CTA au total et avoir pris des mesures pour suspendre ou annuler onze d'entre eux le 1^{er} avril 2009. Toutefois, une incertitude demeure quant aux mesures d'exécution forcée mises en œuvre pour remédier aux graves problèmes de sécurité relevés par l'OACI: en effet, les suspensions/les annulations ont été décidées par les autorités compétentes du Kazakhstan avant l'audit USOAP de l'OACI, aucun élément ne prouve que les CTA ont réellement été annulés et certains des CTA prétendument annulés

⁽¹⁾ Constatation OPS/01 de l'OACI.

⁽²⁾ Constatation AIR/01 de l'OACI.

le 1^{er} avril 2009 sont indiqués comme valides le 1^{er} juin 2009. Par ailleurs, les autorités compétentes du Kazakhstan ont admis que la législation actuelle de leur pays autorise l'exploitation simultanée d'un même aéronef par plusieurs transporteurs et qu'elle ne désigne donc pas clairement l'entité responsable de la navigabilité et de l'exploitation de l'aéronef concerné.

- (36) Le transporteur Berkut State Airline, titulaire d'une licence au Kazakhstan, a été entendu, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009. À cette occasion, il n'a pas présenté de plan d'action global visant à garantir la conformité avec les normes de sécurité et à éviter toute confusion avec le transporteur BEK Air, anciennement dénommé Berkut Air, qui figure sur la liste de l'annexe A depuis avril 2009. Berkut State Airline a également manifesté son intention de cesser ses activités commerciales et l'exploitation d'aéronefs anciens.
- (37) Les autorités compétentes du Kazakhstan n'ont pas fourni d'informations concernant les certificats détenus par le transporteur BEK Air, anciennement dénommé Berkut Air, et la mise en œuvre de mesures visant à corriger les manquements aux normes de sécurité qui ont motivé l'inscription du transporteur sur la liste de l'annexe A en avril 2009. Elles n'ont pas non plus soumis d'éléments prouvant que le transporteur en question fait l'objet de mesures coercitives.
- (38) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont informé le comité de la sécurité aérienne de l'existence d'un troisième transporteur, dénommé Berkut KZ, mais n'ont pas fourni d'informations concernant les certificats détenus par celui-ci.
- (39) Le transporteur SCAT, titulaire d'une licence au Kazakhstan, a demandé — tardivement — à être entendu par la Commission et le comité de la sécurité aérienne: il a été reçu le 30 juin 2009. À cette occasion, il a reconnu que certains aéronefs (par exemple, le Yak 42 immatriculé UP-Y4210) étaient également exploités par d'autres transporteurs titulaires d'une licence au Kazakhstan. Il n'a donc pas désigné clairement l'entité responsable de la navigabilité et de l'exploitation de ces appareils. De plus, le transporteur et les autorités compétentes du Kazakhstan n'ont pas apporté d'éléments prouvant que le maintien de la navigabilité et l'entretien des aéronefs de type Boeing B-737-522 et B-757-204 immatriculés en Lituanie (numéros d'immatriculation: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB et LY-FLG) sont effectués conformément aux réglementations européennes applicables.
- (40) La Commission salue les efforts déployés pour réformer le système de l'aviation civile au Kazakhstan et les

premières mesures prises pour résoudre les manquements aux règles de sécurité constatés par l'OACI. Toutefois, en attendant que des mesures de nature à remédier aux graves problèmes de sécurité constatés par l'OACI soient effectivement mises en œuvre, la Commission considère, sur la base des critères communs, que les autorités compétentes du Kazakhstan ne sont pas en mesure, à ce stade, d'appliquer les normes de sécurité pertinentes à tous les transporteurs aériens placés sous leur contrôle réglementaire et d'en garantir la bonne exécution. En conséquence, tous les transporteurs aériens titulaires d'une licence au Kazakhstan, à l'exception d'Air Astana, devraient faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et être inscrits sur la liste de l'annexe A.

Air Astana

- (41) La compagnie Air Astana, titulaire d'une licence au Kazakhstan, a été entendue, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009. À cette occasion, elle a présenté un ensemble complet de mesures correctives et une analyse des causes profondes afin de remédier aux nombreux problèmes de sécurité recensés par l'Allemagne ⁽¹⁾, les Pays-Bas ⁽²⁾, le Royaume-Uni ⁽³⁾ et d'autres États de la CEAC ⁽⁴⁾ au cours d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA. En ce qui concerne la sécurité de la flotte d'Air Astana, tous les aéronefs inscrits sur le CTA du transporteur sont immatriculés à l'extérieur du Kazakhstan (Aruba). Les autorités compétentes d'Aruba sont responsables de la surveillance des aéronefs constituant la flotte d'Air Astana, conformément aux dispositions des annexes 1 et 8 de la convention de Chicago ainsi que de l'annexe 6 de celle-ci pour les aspects liés au maintien de la navigabilité.
- (42) Eu égard à ce qui précède, la Commission considère qu'il n'est pas nécessaire d'inscrire le transporteur Air Astana sur la liste de l'annexe A. Toutefois, compte tenu des résultats des inspections au sol ⁽⁵⁾ effectuées dernièrement dans les aéroports communautaires au titre du programme SAFA ainsi que de l'engagement pris par les États membres d'accroître encore le nombre de vérifications au sol des aéronefs exploités par Air Astana dans la Communauté, elle juge opportun de soumettre les activités exercées par ce transporteur sur le territoire de la Communauté à une surveillance spécifique, dans des conditions strictes, et donc de les maintenir rigoureusement à leur niveau actuel, avec les aéronefs actuellement utilisés. Dans ces conditions et sur la base des critères communs, ce transporteur devrait donc être inscrit sur la liste de l'annexe B.

⁽¹⁾ LBA/D-2008-334 et LBA/D-2008-944.

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

⁽³⁾ CAA-UK-2008-187.

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

⁽⁵⁾ LBA/D-2009-332.

Transporteurs aériens de la Zambie

- (43) À la suite de la suspension des activités de la compagnie nationale zambienne *Zambian Airways* en janvier 2009 et de l'annonce par l'OACI d'un grave problème de sécurité en février 2009, après l'audit USOAP concernant l'exploitation des aéronefs, la certification et la surveillance exercée par l'autorité de l'aviation civile de la Zambie, la Commission a demandé, en avril 2009, des informations à ces autorités afin de vérifier la mise en œuvre de mesures destinées à remédier au problème. Le grave problème de sécurité est lié au fait que le département de l'aviation civile (DCA) de la Zambie a délivré vingt-et-un permis de services aériens à des transporteurs aériens commerciaux, dont certains autorisent l'exercice d'activités internationales. Ces permis répondent à des préoccupations économiques plutôt que sécuritaires. Leurs titulaires effectuent des vols internationaux sans que les inspections relatives à l'exploitation et à la navigabilité aient été effectuées, alors qu'elles sont obligatoires. De plus, des rapports relatifs aux inspections périodiques du DCA font état de manquements en matière de sécurité mais n'évoquent pas leur résolution.
- (44) Rien ne prouve, dans les informations fournies par les autorités zambiennes en mai 2009, que les mesures urgentes nécessaires pour remédier aux graves problèmes de sécurité relevés par l'OACI aient été prises. Il n'existe en particulier aucun plan ou aucune procédure de certification. Il n'existe pas non plus de règles ni de réglementation donnant corps aux prescriptions formulées par l'OACI dans l'annexe 6 de la convention de Chicago en matière de certification. Par ailleurs, il n'existe aucune preuve de la restriction des «permis de services aériens» zambiens ni aucun document relatif au processus de certification requis par l'annexe 6 de l'OACI.
- (45) Les documents supplémentaires envoyés par les autorités compétentes de la Zambie le 1^{er} juin 2009 ne prouvent pas que le CTA (Z/AOC/001/2009) délivré le 29 mai 2009 à *Zambezi Airlines*, titulaire d'une licence en Zambie, est conforme aux exigences de l'OACI et que le problème de sécurité a été résolu. À ce jour, le problème de sécurité relevé par l'OACI subsiste.
- (46) À la lumière de ces constatations et compte tenu du risque potentiel que cette situation peut présenter pour la sécurité des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence en Zambie autorisés à exploiter des vols internationaux, la Commission considère, sur la base des critères communs, que tous les transporteurs titulaires d'une licence en Zambie devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République d'Indonésie

- (47) La direction générale indonésienne de l'aviation civile (DGCA) a fourni à la Commission des éléments prouvant que les transporteurs aériens *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* et *Ekspres Transportasi Antarbenua* (appellation commerciale *Premiair*) ont obtenu le 10 juin 2009 un nouveau CTA au titre de la

nouvelle réglementation indonésienne en matière de sécurité de l'aviation civile (ci-après «la nouvelle réglementation indonésienne»). En particulier, les transporteurs aériens *Garuda* et *Airfast* ont obtenu de nouveaux CTA valables deux ans, à la suite d'un audit complet et d'une procédure de nouvelle certification. *Mandala* et *Premiair* ont fait l'objet d'un audit fondé uniquement sur les nouvelles exigences prévues par la nouvelle réglementation indonésienne.

- (48) À la demande de la DGCA indonésienne, une équipe d'experts de la CE a effectué une mission d'enquête en Indonésie, du 15 au 18 juin 2009, afin de vérifier si les activités de surveillance sont pleinement réalisées à présent et si le système des activités de surveillance a été modernisé pour permettre un suivi adéquat des insuffisances constatées par la DGCA chez les transporteurs indonésiens. Dans ce cadre, deux transporteurs aériens (*Mandala Airlines* et *Premiair*) ont également reçu une visite destinée à vérifier si la DGCA indonésienne est capable d'assurer leur surveillance en matière de sécurité conformément aux normes applicables (nouvelle réglementation indonésienne).
- (49) Il ressort de la visite que, grâce à l'efficacité de la surveillance exercée par la DGCA et à leur nouvelle certification, les quatre transporteurs précités répondent de manière satisfaisante aux nouvelles exigences. Le système de surveillance a été amélioré pour permettre le suivi adéquat des constatations de la DGCA concernant les transporteurs indonésiens. La DGCA a élaboré un système afin de gérer efficacement les informations provenant des activités de surveillance et, par conséquent, d'établir les délais réels de clôture du dossier relatif à une constatation ainsi que de toute prolongation accordée par la DGCA.
- (50) De plus, les différences par rapport à l'annexe 6 de la convention de Chicago, que la DGCA avait notifiées à l'OACI le 20 février 2009 et qui auraient pu avoir un effet négatif sur la sécurité des activités des transporteurs aériens, ont été supprimées le 25 mars 2009. À la suite d'un réexamen technique effectué par la DGCA, une nouvelle notification faisant état de différences mineures a été envoyée à l'OACI le 28 mai 2009. Les transporteurs indonésiens devront donc se conformer aux normes de l'OACI à partir du 30 novembre 2009. Néanmoins, ces nouvelles normes sont déjà appliquées aux transporteurs *Garuda*, *Mandala*, *Premiair* et *Airfast* depuis le 10 juin 2009, date de délivrance de leur nouveau CTA.
- (51) La DGCA a été entendue, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009. Elle a informé la Commission que l'aéronef de type *Embraer EMB-120* immatriculé *PK-RJC* et exploité par *Premiair* ne dispose pas pour le moment du système anticollision (TCAS) requis par la nouvelle réglementation indonésienne, mais que son installation devrait être achevée d'ici au 30 novembre 2009. Ces informations apparaissent clairement sur le CTA du transporteur, comme l'indique le rapport des experts de l'Union européenne.

- (52) Sur la base des critères communs, on estime que le niveau d'efficacité actuel de la surveillance exercée par DGCA permet de contrôler l'exécution et le respect des normes de sécurité applicables par les quatre transporteurs qui ont obtenu une nouvelle certification, c'est-à-dire Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines et Ekspres Transportasi Antarbenua (appellation commerciale Premiair). En conséquence, ces quatre transporteurs devraient être retirés de la liste de l'annexe A. Quant aux autres transporteurs indonésiens, ils devraient y être maintenus pour le moment. La Commission restera en contact étroit avec les autorités compétentes de l'Indonésie en ce qui concerne la nouvelle certification d'autres transporteurs indonésiens.
- (53) Les autorités compétentes de l'Indonésie ont également fourni à la Commission une liste actualisée des transporteurs aériens titulaires d'un CTA. Outre les quatre précités, ces transporteurs sont actuellement: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport et Eastindo. La liste communautaire devrait être mise à jour en conséquence et ces transporteurs devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.
- Transporteurs aériens de la République d'Angola**
- TAAG Angola Airlines*
- (54) Les autorités compétentes de l'Angola (INAVIC) ont informé la Commission que, conformément à la réglementation angolaise en matière de sécurité aérienne (ci-après «la réglementation angolaise»), elles avaient octroyé un nouveau CTA à TAAG le 28 mai 2009, à la suite d'une procédure complète de nouvelle certification.
- (55) À la demande de l'INAVIC et de TAAG Angola Airlines, une équipe d'experts européens a mené une mission d'enquête en Angola du 8 au 11 juin 2009. Cette mission a permis de confirmer que la mise en conformité avec les normes de l'OACI avait considérablement progressé. L'INAVIC a clos 66 % des dossiers relatifs aux constatations faites par la mission d'enquête précédente de l'Union européenne, en février 2008, et TAAG 75 %. L'Angola a notamment adopté de nouvelles règles de sécurité aérienne conformes aux normes de l'OACI, et sa compagnie nationale, TAAG, a obtenu une nouvelle licence conforme aux nouvelles dispositions juridiques.
- (56) Le transporteur TAAG, assisté de l'INAVIC, a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 1^{er} juillet 2009. Il a informé la Commission que l'audit dont il a fait l'objet en mai 2009 n'avait donné lieu qu'à un petit nombre de dossiers de constatations, tous clos au 29 juin 2009.
- (57) Le transporteur a fourni au comité de la sécurité aérienne des éléments convaincants prouvant que de nouvelles mesures avaient été prises après la visite et que des progrès très satisfaisants avaient été réalisés en vue de résoudre les problèmes en suspens. Il a également présenté des mesures complètes en indiquant que plus de 90 % des dossiers de constatations sont clos, les autres mesures étant en cours. Toutefois, le transporteur n'a pas pu démontrer que les vols effectués par des avions de type B-747 et B-737-200 faisaient l'objet d'une analyse des données de vol, par ailleurs obligatoire.
- (58) Les autorités portugaises ont informé le comité de la sécurité aérienne qu'elles acceptaient d'aider les autorités compétentes de l'Angola à renforcer la surveillance de la sécurité de TAAG en vue d'autoriser ce dernier à exercer ses activités au Portugal. Elles l'ont notamment informé qu'elles accepteraient des vols assurés par certains avions après avoir effectué des inspections avant leur décollage en Angola et des inspections au sol à leur arrivée au Portugal. Les autorités compétentes de l'Angola ont confirmé qu'elles acceptaient que tout avion exploité par TAAG à destination de Lisbonne fasse l'objet, à Luanda, d'une inspection au sol avant son décollage, avec l'assistance des autorités portugaises. Ces dernières effectueront, au titre du programme SAFA, une inspection au sol de tout avion exploité par TAAG.
- (59) Par conséquent, la Commission considère, sur la base des critères communs, que TAAG devrait — dans un premier temps — être retiré de l'annexe A et inscrit sur la liste de l'annexe B à la condition que le transporteur n'assure pas plus de dix vols par semaine avec les avions de type Boeing B-777 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF, de Luanda vers Lisbonne. Ces vols ne seront assurés que si les autorités angolaises ont effectué une inspection au sol des avions concernés avant chaque départ, en Angola, et que les autorités portugaises ont effectué une inspection au sol de chaque avion, au Portugal. Cette mesure est provisoire, et la Commission réexaminera la situation à la lumière de toutes les informations dont elle disposera, notamment l'évaluation qu'aura effectuée les autorités compétentes du Portugal.
- Surveillance générale en matière de sécurité des transporteurs aériens de l'Angola*
- (60) La mission d'enquête menée en Angola du 8 au 11 juin 2009 a révélé que les exploitants PHA et SERVISAIR ont obtenu leur CTA sans avoir fait l'objet d'une procédure de certification appropriée. Bien que l'INAVIC ait temporairement suspendu ces deux CTA, la Commission considère, sur la base des critères communs, que les transporteurs en question devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

(61) La Commission prend note du fait que l'INAVIC a engagé un processus de nouvelle certification pour 18 transporteurs (qui devrait être achevé d'ici à la fin de 2010) et l'encouragement à poursuivre résolument ce processus en tenant dûment compte des problèmes de sécurité potentiels décelés dans ce cadre. À cet égard, la Commission reconnaît que l'INAVIC a pris des mesures d'exécution forcée concernant certains exploitants, six sur dix-neuf ayant vu leur CTA temporairement suspendu.

(62) Sur la base des critères communs, la Commission considère que, en attendant la fin du processus de nouvelle certification conforme à la nouvelle réglementation angolaise, ces transporteurs devraient être maintenus sur la liste de l'annexe A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Le transporteur aérien SN2AG, titulaire d'une licence au Gabon, a été entendu, à sa demande, le 1^{er} juillet 2009 par le comité de la sécurité aérienne afin de démontrer que les aéronefs de type Challenger CL601, immatriculé TR-AAG, et de type HS-125-800, immatriculé ZS-AFG, sont exploités dans le respect des normes applicables. La Commission prend note du fait que ce transporteur a poursuivi sa réorganisation et a accompli des progrès remarquables dans la mise en œuvre de son plan d'action visant à se mettre en conformité avec les normes internationales. Elle note également que SN2AG a fait l'objet d'un audit de la part des autorités compétentes du Gabon en février 2009, en vue d'obtenir une nouvelle certification, et qu'un nouveau CTA lui a été délivré ce même mois.

(64) Le 1^{er} juillet 2009, les autorités compétentes du Gabon (ANAC) ont également présenté au comité de la sécurité aérienne les progrès qu'elles ont accomplis en ce qui concerne leur structure et leur personnel, et ont déclaré disposer désormais d'un nombre de ressources qualifiées suffisant pour assurer la surveillance des activités de ce transporteur, ainsi que l'entretien de ce dernier, conformément aux dispositions de l'OACI. Cela est confirmé par les experts de l'OACI qui assistent le Gabon dans sa mission de surveillance jusqu'en mars 2010.

(65) En conséquence, la Commission considère, sur la base des critères communs, que seuls les vols assurés par les aéronefs de type Challenger CL601 immatriculé TR-AAG et de type HS-125-800, immatriculé ZS-AFG, répondent aux normes de sécurité applicables. De ce fait, il convient de soumettre la compagnie SN2AG à des restrictions d'exploitation en ce qui concerne les autres appareils de sa flotte et de la transférer de l'annexe A vers l'annexe B.

Egypt Air

(66) Les nombreuses carences en matière de sécurité d'Egypt Air, titulaire d'une licence en Égypte, sont avérées. Elles

ont été constatées au cours des 75 inspections au sol menées depuis janvier 2008 principalement par l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et l'Espagne, ainsi que d'autres États de la CEAC, au titre du programme SAFA. La récurrence de ces constats (au total 240 dont 91 de catégorie 2 et 69 de catégorie 3) est préoccupante car elle traduit des insuffisances systémiques en matière de sécurité.

(67) Compte tenu des rapports SAFA, la Commission a entamé une discussion officielle avec les autorités compétentes de l'Égypte (ECAA) le 25 mai 2009: elle leur a fait part de sa très vive inquiétude quant à la sécurité des activités du transporteur et les a enjointes, elles et le transporteur, de prendre des mesures visant à remédier de manière satisfaisante aux insuffisances constatées sur le plan de la sécurité, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.

(68) Le transporteur a soumis une quantité importante de documents (les 10, 16, 17, 19 et 26 juin 2009) concernant les mesures correctives prises ou envisagées à la suite des inspections au sol ainsi qu'une analyse des causes profondes, qui propose des solutions à long terme. Il a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009.

(69) Egypt Air n'ayant pas remédié aux graves manquements constatés dans les domaines du maintien de la navigabilité, de l'entretien, de l'exploitation et de la sécurité du transport de marchandises, la Commission demande aux autorités compétentes de l'Égypte de lui remettre, chaque mois, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre du plan d'actions correctives, accompagné de tout autre rapport sur les audits qu'elles auront réalisés auprès d'Egypt Air. Par ailleurs, les autorités compétentes de l'Égypte doivent remettre à la Commission le rapport de l'audit final qu'elles doivent réaliser à la fin de cette période: elles lui communiqueront les résultats de cet audit ainsi que leurs recommandations.

(70) Le transporteur et les autorités compétentes de l'Égypte ont accepté que des experts de la CE viennent contrôler la mise en œuvre du plan d'actions correctives. La Commission a exhorté le transporteur à remédier durablement et dans les plus brefs délais aux nombreux manquements, faute de quoi elle prendra les mesures qui s'imposent. Sur cette base, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, d'inscrire le transporteur sur la liste de l'annexe A.

(71) Les États membres doivent multiplier le nombre d'inspections d'Egypt Air afin de fournir la base nécessaire à une réévaluation de ce dossier lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne en novembre 2009.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

- (72) Le 11 juin 2009, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont informé la Commission de la modification de leur décision du 25 avril 2008, qui interdisait toute exploitation des aéronefs inscrits sur le CTA de 13 transporteurs russes qui, à cette époque, ne disposaient pas de l'équipement nécessaire pour effectuer des vols internationaux dans le respect des normes de l'OACI, notamment parce qu'ils n'étaient pas munis du TAWS et de l'E-GPWS obligatoires. Certains des aéronefs concernés par cette décision sont aujourd'hui équipés pour effectuer des vols internationaux. De plus, leurs CTA et leurs spécifications techniques ont été modifiés pour tenir compte de ces changements.
- (73) Conformément à la nouvelle décision, il est interdit d'exploiter les aéronefs suivants à destination, à l'intérieur et au départ de la Communauté:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 et RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 et RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 et RA-88300; Yak-40K: RA-21505 et RA-98109; Yak-42D: RA-42437; tous les hélicoptères (22) Kamov Ka-26 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (49) Mi-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (11) Mi-171 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (8) Mi-2 (immatriculation inconnue); l'hélicoptère EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 et RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Le CTA du transporteur aérien a été annulé. En ce qui concerne les deux aéronefs suivants de type TU-154M, exploités auparavant par Krasnoyarsky Airlines, le RA-85682 est actuellement exploité par un autre transporteur aérien titulaire d'une licence dans la Fédération de Russie, tandis que le RA-85683 n'est plus exploité pour le moment.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 et RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tous les TU-134 (immatriculation inconnue); tous les Antonov An-24 (immatriculation inconnue); tous les An-2 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mi-2 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mi-8 (immatriculation inconnue).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 et RA-85690.
 - i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tous les Tupolev TU-134A y compris: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 et RA-65973. tous les Antonov AN-24RV y compris: RA-46625 et RA-47818; les aéronefs de type AN24RV immatriculés RA-46625 et RA-47848 sont actuellement exploités par un autre transporteur russe.
 - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 et RA-85508.
 - k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 et RA-85820; tous les (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 et RA-65977; l'aéronef RA-65143 est exploité par un autre transporteur russe; tous les (1) TU-134B: RA-65726; tous les Yakovlev Yak-40 (10): RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 et RA-88280; tous les hélicoptères Mil-26: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-10: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères AS-355 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères BO-105 (immatriculation inconnue); l'aéronef de type AN-24B RA-46388; les aéronefs AN-24B (RA-46267 et RA-47289) et les aéronefs de type AN-24RV (RA-46509, RA-46519 et RA-47800) sont exploités par un autre transporteur russe.
 - l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 et RA-65979. TU-214: RA-64504, RA-64505; Iliouchine IL-18: RA-75454 et RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 et RA-88200.
- (74) Aucun aéronef de ce type n'a été recensé pour le transporteur Red Wings (anciennement Airlines 400 JSC).
- (75) Les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont également informé la Commission des restrictions imposées le 3 juin 2009 aux activités d'Aeroflot-Nord dans la Communauté.

(76) Les autorités compétentes de la Fédération de Russie et la Commission sont résolues à poursuivre leur étroite coopération et à échanger toutes les informations nécessaires relatives à la sécurité de leurs transporteurs aériens. Les États membres vérifieront systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ces transporteurs conformément au règlement (CE) n° 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

(77) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a informé le comité de la sécurité aérienne qu'elle suspendait l'agrément d'organisme de maintenance EASA.145.0177 accordé à Yemenia Yemen Airways, titulaire d'une licence au Yémen, pour non résolution de ses insuffisances en matière de sécurité. Par ailleurs, les autorités compétentes de la France ont informé le comité de la sécurité aérienne qu'elles avaient suspendu, à la suite de cette décision, les certificats de navigabilité des avions de type Airbus A-310 immatriculés en France (F-OHPR et F-OHPS) et exploités par cette compagnie.

(78) La Commission prend note de l'infraction à la réglementation européenne applicable et a décidé le 1^{er} juillet 2009, le lendemain de l'accident du vol 626 de Yemenia Yemen Airways, d'entamer des discussions officielles avec le transporteur, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005, ainsi qu'avec les autorités compétentes du Yémen, conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 473/2006, afin d'évaluer la conformité des activités et de l'entretien du transporteur en question avec les normes applicables de l'OACI. Elle se réserve en

outre le droit de prendre des mesures d'urgence, le cas échéant.

Considérations générales concernant les autres transporteurs figurant aux annexes A ou B

(79) À ce jour et malgré ses demandes, la Commission n'a reçu, de la part des autres transporteurs figurant sur la liste communautaire mise à jour le 8 avril 2009 et des autorités chargées de leur surveillance réglementaire, aucun élément prouvant que des mesures correctives appropriées avaient été mises en œuvre. Elle considère donc, sur la base des critères communs, qu'il convient de maintenir l'interdiction d'exploitation (annexe A) ou les restrictions d'exploitation (annexe B) appliquées à ces transporteurs aériens, selon le cas.

(80) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 474/2006 est modifié comme suit:

- 1) L'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe A du présent règlement.
- 2) L'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe B du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour qui suit celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par la Commission
Antonio TAJANI
Vice-président

ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS LA COMMUNAUTÉ ⁽¹⁾

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|--|--|------------------------------------|--|
| AIR KORYO | Inconnu | KOR | République populaire démocratique de Corée |
| AIR WEST CO. LTD | 004/A | AWZ | République du Soudan |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | 009 | AFG | République islamique d'Afghanistan |
| MOTOR SICH | 025 | MSI | Ukraine |
| SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL | AOC/013/00 | SRH | Royaume du Cambodge |
| SILVERBACK CARGO FREIGHTERS | Inconnu | VRB | République du Rwanda |
| UKRAINE CARGO AIRWAYS | 145 | UKS | Ukraine |
| UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES | 164 | UKM | Ukraine |
| VOLARE AVIATION ENTREPRISE | 143 | VRE | Ukraine |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines), à savoir: | | | République d'Angola |
| AEROJET | 015 | Inconnu | République d'Angola |
| AIR26 | 004 | Inconnu | République d'Angola |
| AIR GEMINI | 002 | Inconnu | République d'Angola |
| AIR GICANGO | 009 | Inconnu | République d'Angola |
| AIR JET | 003 | Inconnu | République d'Angola |
| AIR NAVE | 017 | Inconnu | République d'Angola |
| ALADA | 005 | Inconnu | République d'Angola |
| ANGOLA AIR SERVICES | 006 | Inconnu | République d'Angola |
| DIEXIM | 007 | Inconnu | République d'Angola |
| GIRA GLOBO | 008 | Inconnu | République d'Angola |
| HELIANG | 010 | Inconnu | République d'Angola |
| HELIMALONGO | 011 | Inconnu | République d'Angola |
| MAVEWA | 016 | Inconnu | République d'Angola |
| PHA | 019 | Inconnu | République d'Angola |
| RUI & CONCEICAO | 012 | Inconnu | République d'Angola |
| SAL | 013 | Inconnu | République d'Angola |

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|---|--|------------------------------------|--|
| SERVISAIR | 018 | Inconnu | République d'Angola |
| SONAIR | 014/ | Inconnu | République d'Angola |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, à savoir: | | — | République du Bénin |
| AERO BENIN | PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | Inconnu | République du Bénin |
| AFRICA AIRWAYS | Inconnu | Inconnu | République du Bénin |
| ALAFIA JET | PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS | Sans objet | République du Bénin |
| BENIN GOLF AIR | PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS. | Inconnu | République du Bénin |
| BENIN LITTORAL AIRWAYS | PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | BLA | République du Bénin |
| COTAIR | PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | Inconnu | République du Bénin |
| ROYAL AIR | PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS | Inconnu | République du Bénin |
| TRANS AIR BENIN | PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | TNB | République du Bénin |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir: | | — | République démocratique du Congo (RDC) |
| AFRICA ONE | 409/CAB/MIN/TC/0114/2006 | CFR | République démocratique du Congo (RDC) |
| AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/051/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIGLE AVIATION | 409/CAB/MIN/TC/0042/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR BENI | 409/CAB/MIN/TC/0019/2005 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR BOYOMA | 409/CAB/MIN/TC/0049/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR INFINI | 409/CAB/MIN/TC/006/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR KASAI | 409/CAB/MIN/ TVC/036/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR KATANGA | 409/CAB/MIN/TVC/031/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR NAVETTE | 409/CAB/MIN/TC/015/2005 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|--|--|------------------------------------|--|
| AIR TROPIQUES | 409/CAB/MIN/TVC/029/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| BEL GLOB AIRLINES | 409/CAB/MIN/TC/0073/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| BLUE AIRLINES | 409/CAB/MIN/TVC/028/08 | BUL | République démocratique du Congo (RDC) |
| BRAVO AIR CONGO | 409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| BUSINESS AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/048/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| BUSY BEE CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/052/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| BUTEMBO AIRLINES | 409/CAB/MIN/TC/0056/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| CARGO BULL AVIATION | 409/CAB/MIN/TC/0106/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| CETRACA AVIATION SERVICE | 409/CAB/MIN/TVC/026/08 | CER | République démocratique du Congo (RDC) |
| CHC STELLAVIA | 409/CAB/MIN/TC/0050/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| COMAIR | 409/CAB/MIN/TC/0057/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | 409/CAB/MIN/TVC/035/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| DOREN AIR CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/0032/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| EL SAM AIRLIFT | 409/CAB/MIN/TC/0002/ 2007 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA) | 409/CAB/MIN/TVC/003/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| ESPACE AVIATION SERVICE | 409/CAB/MIN/TC/0003/ 2007 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| FILAIR | 409/CAB/MIN/TVC/037/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| FREE AIRLINES | 409/CAB/MIN/TC/0047/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| GALAXY KAVATSI | 409/CAB/MIN/TVC/027/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR) | 409/CAB/MIN/TVC/053/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| GOMA EXPRESS | 409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| GOMAIR | 409/CAB/MIN/TVC/045/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| GREAT LAKE BUSINESS COMPANY | 409/CAB/MIN/TC/0048/ 2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| HEWA BORA AIRWAYS (HBA) | 409/CAB/MIN/TVC/038/08 | ALX | République démocratique du Congo (RDC) |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|--|--|------------------------------------|--|
| INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB) | 409/CAB/MIN/TVC/033/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| KATANGA AIRWAYS | 409/CAB/MIN/TC/0088/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| KIN AVIA | 409/CAB/MIN/TVC/042/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| KIVU AIR | 409/CAB/MIN/TC/0044/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC) | Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205) | LCG | République démocratique du Congo (RDC) |
| MALU AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/04008 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| MALILA AIRLIFT | 409/CAB/MIN/TC/0112/2006 | MLC | République démocratique du Congo (RDC) |
| MANGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/034/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| PIVA AIRLINES | 409/CAB/MIN/TC/0001/2007 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| RWAKABIKA BUSHI EXPRESS | 409/CAB/MIN/TC/0052/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| SAFARI LOGISTICS SPRL | 409/CAB/MIN/TC/0076/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| SAFE AIR COMPANY | 409/CAB/MIN/TVC/025/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| SERVICES AIR | 409/CAB/MIN/TVC/030/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| SUN AIR SERVICES | 409/CAB/MIN/TC/0077/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| SWALA AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/050/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| TEMBO AIR SERVICES | 409/CAB/MIN/TC/0089/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| THOM'S AIRWAYS | 409/CAB/MIN/TC/0009/2007 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| TMK AIR COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/044/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| TRACEP CONGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/046/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| TRANS AIR CARGO SERVICES | 409/CAB/MIN/TVC/024/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO) | 409/CAB/MIN/TC/0105/2006 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| VIRUNGA AIR CHARTER | 409/CAB/MIN/TC/018/2005 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|--|--|------------------------------------|--|
| WIMBI DIRA AIRWAYS | 409/CAB/MIN/TVC/039/08 | WDA | République démocratique du Congo (RDC) |
| ZAABU INTERNATIONAL | 409/CAB/MIN/TVC/049/09 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir: | | | Guinée équatoriale |
| CRONOS AIRLINES | Inconnu | Inconnu | Guinée équatoriale |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | Inconnu | CEL | Guinée équatoriale |
| EGAMS | Inconnu | EGM | Guinée équatoriale |
| EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES | 2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS | EUG | Guinée équatoriale |
| GENERAL WORK AVIACION | 002/ANAC | Non disponible | Guinée équatoriale |
| GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS | 739 | GET | Guinée équatoriale |
| GUINEA AIRWAYS | 738 | Non disponible | Guinée équatoriale |
| STAR EQUATORIAL AIRLINES | Inconnu | Inconnu | Guinée équatoriale |
| UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL | 737 | UTG | Guinée équatoriale |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités indonésiennes responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines et Ekspres Transportasi Antarbenua, notamment: | | | République d'Indonésie |
| AIR PACIFIC UTAMA | 135-020 | Inconnu | République d'Indonésie |
| ALFA TRANS DIRGANTATA | 135-012 | Inconnu | République d'Indonésie |
| ASCO NUSA AIR | 135-022 | Inconnu | République d'Indonésie |
| ASI PUDJIASTUTI | 135-028 | Inconnu | République d'Indonésie |
| AVIASTAR MANDIRI | 135-029 | Inconnu | République d'Indonésie |
| CARDIG AIR | 121-013 | Inconnu | République d'Indonésie |
| DABI AIR NUSANTARA | 135-030 | Inconnu | République d'Indonésie |
| DERAYA AIR TAXI | 135-013 | DRY | République d'Indonésie |
| DERAZONA AIR SERVICE | 135-010 | Inconnu | République d'Indonésie |
| DIRGANTARA AIR SERVICE | 135-014 | DIR | République d'Indonésie |
| EASTINDO | 135-038 | Inconnu | République d'Indonésie |
| GATARI AIR SERVICE | 135-018 | GHS | République d'Indonésie |
| INDONESIA AIR ASIA | 121-009 | AWQ | République d'Indonésie |
| INDONESIA AIR TRANSPORT | 135-034 | IDA | République d'Indonésie |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|--|--|------------------------------------|------------------------|
| INTAN ANGKASA AIR SERVICE | 135-019 | Inconnu | République d'Indonésie |
| JOHNLIN AIR TRANSPORT | 135-043 | Inconnu | République d'Indonésie |
| KAL STAR | 121-037 | Inconnu | République d'Indonésie |
| KARTIKA AIRLINES | 121-003 | KAE | République d'Indonésie |
| KURA-KURA AVIATION | 135-016 | Inconnu | République d'Indonésie |
| LION MENTARI AIRLINES | 121-010 | LNI | République d'Indonésie |
| MANUNGGAL AIR SERVICE | 121-020 | Inconnu | République d'Indonésie |
| MEGANTARA | 121-025 | Inconnu | République d'Indonésie |
| MERPATI NUSANTARA AIRLINES | 121-002 | MNA | République d'Indonésie |
| METRO BATAVIA | 121-007 | BTV | République d'Indonésie |
| MIMIKA AIR | 135-007 | Inconnu | République d'Indonésie |
| NATIONAL UTILITY HELICOPTER | 135-011 | Inconnu | République d'Indonésie |
| NUSANTARA AIR CHARTER | 121-022 | Inconnu | République d'Indonésie |
| NUSANTARA BUANA AIR | 135-041 | Inconnu | République d'Indonésie |
| NYAMAN AIR | 135-042 | Inconnu | République d'Indonésie |
| PELITA AIR SERVICE | 121-008 | PAS | République d'Indonésie |
| PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA | 135-026 | Inconnu | République d'Indonésie |
| PURA WISATA BARUNA | 135-025 | Inconnu | République d'Indonésie |
| REPUBLIC EXPRESS AIRLINES | 121-040 | RPH | République d'Indonésie |
| RIAU AIRLINES | 121-016 | RIU | République d'Indonésie |
| SAMPOERNA AIR NUSANTARA | 135-036 | Inconnu | République d'Indonésie |
| SAYAP GARUDA INDAH | 135-004 | Inconnu | République d'Indonésie |
| SKY AVIATION | 135-044 | Inconnu | République d'Indonésie |
| SMAC | 135-015 | SMC | République d'Indonésie |
| SRIWIJAYA AIR | 121-035 | SJY | République d'Indonésie |
| SURVEI UDARA PENAS | 135-006 | Inconnu | République d'Indonésie |
| TRANSWISATA PRIMA AVIATION | 135-021 | Inconnu | République d'Indonésie |
| TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE | 121-038 | XAR | République d'Indonésie |
| TRAVIRA UTAMA | 135-009 | Inconnu | République d'Indonésie |
| TRI MG INTRA ASIA AIRLINES | 121-018 | TMG | République d'Indonésie |
| TRIGANA AIR SERVICE | 121-006 | TGN | République d'Indonésie |
| UNINDO | 135-040 | Inconnu | République d'Indonésie |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|---|--|------------------------------------|--------------------------|
| WING ABADI AIRLINES | 121-012 | WON | République d'Indonésie |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), à savoir: | | | République du Kazakhstan |
| AERO AIR COMPANY | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| AEROPRAKT KZ | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| AEROTOUR KZ | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| AIR ALMATY | AK-0331-07 | LMY | République du Kazakhstan |
| AIR COMPANY KOKSHETAU | AK-0357-08 | KRT | République du Kazakhstan |
| AIR DIVISION OF EKA | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| AIR FLAMINGO | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| AIR TRUST AIRCOMPANY | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| AK SUNKAR AIRCOMPANY | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| ALMATY AVIATION | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| ARKHABAY | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| ASIA CONTINENTAL AIRLINES | AK-0345-08 | CID | République du Kazakhstan |
| ASIA CONTINENTAL AVIALINES | AK-0371-08 | RRK | République du Kazakhstan |
| ASIA WINGS | AK-0390-09 | AWA | République du Kazakhstan |
| ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| ATMA AIRLINES | AK-0372-08 | AMA | République du Kazakhstan |
| ATYRAU AYE JOLY | AK-0321-07 | JOL | République du Kazakhstan |
| AVIA-JAYNAR | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| BEYBARS AIRCOMPANY | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| BERKUT AIR/BEK AIR | AK-0311-07 | BKT/BEK | République du Kazakhstan |
| BERKUT STATE AIRLINE | AK-0378-09 | BEC | République du Kazakhstan |
| BERKUT KZ | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| BURUNDAYAVIA AIRLINES | AK-0374-08 | BRY | République du Kazakhstan |
| COMLUX | AK-0352-08 | KAZ | République du Kazakhstan |
| DETA AIR | AK-0344-08 | DET | République du Kazakhstan |
| EAST WING | AK-0332-07 | EWZ | République du Kazakhstan |
| EASTERN EXPRESS | AK-0358-08 | LIS | République du Kazakhstan |
| EOL AIR | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| EURO-ASIA AIR | AK-0384-09 | EAK | République du Kazakhstan |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|--|--|------------------------------------|--------------------------|
| EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| EXCELLENT GLIDE | AK-0338-08 | EGB | République du Kazakhstan |
| FENIX | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| FLY JET KZ | AK-0391-09 | FJK | République du Kazakhstan |
| IJT AVIATION | AK-0335-08 | DVB | République du Kazakhstan |
| INVESTAVIA | AK-0342-08 | TLG | République du Kazakhstan |
| IRBIS | AK-0317-07 | BIS | République du Kazakhstan |
| IRTYSH AIR | AK-0381-09 | MZA | République du Kazakhstan |
| JET AIRLINES | AK-0349-09 | SOZ | République du Kazakhstan |
| JET ONE | AK-0367-08 | JKZ | République du Kazakhstan |
| KAVIASPAS | AK-0322-07 | KZS | République du Kazakhstan |
| KAZAIR JET | AK-0387-09 | KEJ | République du Kazakhstan |
| KAZAIRTRANS AIRLINE | AK-0347-08 | KUY | République du Kazakhstan |
| KAZAIRWEST | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| KAZAVIA | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| KOKSHETAU | AK-0357-08 | KRT | République du Kazakhstan |
| MAK AIR AIRLINE | AK-0334-07 | AKM | République du Kazakhstan |
| MEGA AIRLINES | AK-0356-08 | MGK | République du Kazakhstan |
| MIRAS | AK-0315-07 | MIF | République du Kazakhstan |
| NAVIGATOR | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| OLIMP AIR | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| ORLAN 2000 AIRCOMPANY | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| PANKH CENTER KAZAKHSTAN | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| PRIME AVIATION | AK-0308-07 | PKZ | République du Kazakhstan |
| SALEM AIRCOMPANY | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| SAMAL AIR | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| SAYAT AIR | AK-0351-08 | SYM | République du Kazakhstan |
| SAYAKHAT AIRLINES | AK-0359-08 | Inconnu | République du Kazakhstan |
| SEMEYAVIA | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| SCAT | AK-0350-08 | VSV | République du Kazakhstan |
| STARLINE KZ | AK-0373-08 | LMZ | République du Kazakhstan |
| SKYBUS | AK-0364-08 | BYK | République du Kazakhstan |
| SKYJET | AK-0307-09 | SEK | République du Kazakhstan |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|--|--|------------------------------------|--------------------------|
| SKYSERVICE | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| TAHMID AIR | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| TULPAR AVIA SERVICE | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| TYAN SHAN | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| UST-KAMENOGORSK | AK-0385-09 | UCK | République du Kazakhstan |
| ZHETYSU AIRCOMPANY | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| ZHERSU AVIA | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| ZHEZKAZGANAIR | Inconnu | Inconnu | République du Kazakhstan |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, à savoir: | | | République kirghize |
| AIR MANAS | 17 | MBB | République kirghize |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | République kirghize |
| AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK) | 08 | BSC | République kirghize |
| CLICK AIRWAYS | 11 | CGK | République kirghize |
| DAMES | 20 | DAM | République kirghize |
| EASTOK AVIA | 15 | Inconnu | République kirghize |
| GOLDEN RULE AIRLINES | 22 | GRS | République kirghize |
| ITEK AIR | 04 | IKA | République kirghize |
| KYRGYZ TRANS AVIA | 31 | KTC | République kirghize |
| KYRGYZSTAN | 03 | LYN | République kirghize |
| MAX AVIA | 33 | MAI | République kirghize |
| S GROUP AVIATION | 6 | Inconnu | République kirghize |
| SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION | 14 | SGD | République kirghize |
| SKY WAY AIR | 21 | SAB | République kirghize |
| TENIR AIRLINES | 26 | TEB | République kirghize |
| TRAST AERO | 05 | TSJ | République kirghize |
| VALOR AIR | 07 | Inconnu | République kirghize |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Libéria responsables de la surveillance réglementaire | | — | Liberia |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|---|--|------------------------------------|----------------------|
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Gabon responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG), à savoir: | | | République du Gabon |
| AIR SERVICES SA | 0002/MTACCMDH/SGACC/DTA | Inconnu | République du Gabon |
| AIR TOURIST (ALLEGIANCE) | 0026/MTACCMDH/SGACC/DTA | NIL | République du Gabon |
| NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE) | 0020/MTACCMDH/SGACC/DTA | Inconnu | République du Gabon |
| SCD AVIATION | 0022/MTACCMDH/SGACC/DTA | Inconnu | République du Gabon |
| SKY GABON | 0043/MTACCMDH/SGACC/DTA | SKG | République du Gabon |
| SOLENTA AVIATION GABON | 0023/MTACCMDH/SGACC/DTA | Inconnu | République du Gabon |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir: | — | — | Sierra Leone |
| AIR RUM, LTD | Inconnu | RUM | Sierra Leone |
| DESTINY AIR SERVICES, LTD | Inconnu | DTY | Sierra Leone |
| HEAVYLIFT CARGO | Inconnu | Inconnu | Sierra Leone |
| ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD | Inconnu | ORJ | Sierra Leone |
| PARAMOUNT AIRLINES, LTD | Inconnu | PRR | Sierra Leone |
| SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD | Inconnu | SVT | Sierra Leone |
| TEEBAH AIRWAYS | Inconnu | Inconnu | Sierra Leone |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, à savoir: | — | — | Swaziland |
| AERO AFRICA (PTY) LTD | Inconnu | RFC | Swaziland |
| JET AFRICA SWAZILAND | Inconnu | OSW | Swaziland |
| ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION | Inconnu | RSN | Swaziland |
| SCAN AIR CHARTER, LTD | Inconnu | Inconnu | Swaziland |
| SWAZI EXPRESS AIRWAYS | Inconnu | SWX | Swaziland |
| SWAZILAND AIRLINK | Inconnu | SZL | Swaziland |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir: | | | Zambie |
| Zambezi Airlines | Z/AOC/001/2009 | Inconnu | Zambie |

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS LA COMMUNAUTÉ ⁽¹⁾

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur | Type d'aéronef | Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série | État d'immatriculation |
|--|---|------------------------------------|----------------------|--|--|--|
| AFRIJET ⁽¹⁾ | CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA | | République du Gabon | Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type Falcon 50; 1 aéronef de type Falcon 900 | Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ | République du Gabon |
| AIR ASTANA ⁽²⁾ | AK-0388-09 | KZR | Kazakhstan | Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type B767; 4 aéronefs de type B757; 10 aéronefs de type A319/320/321; 5 aéronefs de type Fokker 50 | Toute la flotte sauf: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS | Aruba (Royaume des Pays-Bas) |
| AIR BANGLA-DESH | 17 | BGD | Bangladesh | B747-269B | S2-ADT | Bangladesh |
| AIR SERVICE COMORES | 06-819/TA-15/ DGACM | KMD | Comores | Toute la flotte sauf: LET 410 UVP | Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336) | Comores |
| GABON AIRLINES ⁽³⁾ | CTA 0001/MTAC/ ANAC | GBK | République du Gabon | Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type Boeing B-767-200 | Toute la flotte sauf: TR-LHP | République du Gabon |
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) | CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA | NVS | République du Gabon | Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type Challenger; aéronef CL601 1 de type HS-125-800 | Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG | République du Gabon; République d'Afrique du Sud |
| TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾ | 001 | DTA | République d'Angola | Toute la flotte sauf: 3 aéronefs de type Boeing B-777 | Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF | République d'Angola |

⁽¹⁾ Afrijet est seulement autorisé à utiliser les aéronefs particuliers mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.

⁽²⁾ Air Astana est seulement autorisé à utiliser les aéronefs particuliers mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.

⁽³⁾ Gabon Airlines est seulement autorisé à utiliser les aéronefs particuliers mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines n'est autorisé à exercer ses activités qu'au Portugal, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées aux considérants 58 et 59 du présent règlement.

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant des aéronefs avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

RÈGLEMENT (CE) N° 620/2009 DE LA COMMISSION

du 13 juillet 2009

portant modalités de gestion d'un contingent tarifaire d'importation pour la viande bovine de haute qualité

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾, et notamment son article 144, paragraphe 1, et son article 148, en liaison avec son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 617/2009 du Conseil ⁽²⁾ porte ouverture, sur une base pluriannuelle, d'un contingent tarifaire d'importation autonome de 20 000 tonnes pour la viande bovine de haute qualité. L'article 2 de ce règlement dispose que ce contingent tarifaire doit être géré par la Commission conformément à l'article 144 du règlement (CE) n° 1234/2007. Il y a donc lieu d'adopter les modalités de gestion dudit contingent.
- (2) Il convient que le contingent précité soit géré à l'aide de certificats d'importation. Il y a donc lieu d'établir des règles concernant la présentation des demandes et les informations qui doivent apparaître dans ces dernières ainsi que sur les certificats. À cet effet, il est possible, si nécessaire, de prévoir des dérogations à certaines dispositions du règlement (CE) n° 376/2008 de la Commission du 23 avril 2008 portant modalités communes d'application du régime des certificats d'importation, d'exportation et de préfixation pour les produits agricoles ⁽³⁾ et du règlement (CE) n° 382/2008 de la Commission du 21 avril 2008 portant modalités d'application du régime des certificats d'importation et d'exportation dans le secteur de la viande bovine ⁽⁴⁾.
- (3) Le règlement (CE) n° 1301/2006 de la Commission du 31 août 2006 établissant des règles communes pour l'administration des contingents tarifaires d'importation pour les produits agricoles gérés par un système de certificats d'importation ⁽⁵⁾ définit les modalités relatives aux demandes de certificats d'importation, au statut des demandeurs et à la délivrance des certificats. Ce règlement limite la période de validité des certificats au dernier jour de la période de contingent tarifaire d'importation. Il convient que les dispositions du règlement (CE) n° 1301/2006 s'appliquent aux certificats d'importation délivrés pour le contingent couvert par le règlement (CE) n° 617/2009, sans préjudice des conditions supplémentaires établies au présent règlement.

- (4) Afin d'assurer la régularité des flux d'importation, il est approprié de diviser chaque période contingente d'importation en plusieurs sous-périodes.
- (5) Il importe que la mise en libre pratique des produits importés au titre du contingent couvert par le règlement (CE) n° 617/2009 soit subordonnée à la présentation d'un certificat d'authenticité délivré par l'autorité compétente du pays tiers exportateur. La délivrance de ces certificats d'authenticité doit permettre de garantir que les produits importés remplissent les critères définissant la viande bovine de haute qualité, énoncés au présent règlement. Il convient de définir le modèle des certificats d'authenticité et de prévoir les modalités de leur utilisation. Il importe que l'organisme du pays tiers délivrant les certificats d'authenticité présente toutes les garanties nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du régime concerné.
- (6) Conformément au règlement (CE) n° 617/2009, le contingent tarifaire d'importation est ouvert à partir du 1^{er} août 2009. Il y a donc lieu que le présent règlement s'applique à compter de la même date.
- (7) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de l'organisation commune des marchés agricoles,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit les modalités de gestion du contingent tarifaire d'importation pour la viande bovine de haute qualité prévu à l'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 617/2009, ci-après dénommé «le contingent tarifaire».
2. Le présent règlement s'applique à la viande bovine de haute qualité fraîche, réfrigérée ou congelée qui remplit les exigences établies à l'annexe I.

Aux fins du présent règlement, on entend par «viande congelée» la viande qui, au moment de l'introduction sur le territoire douanier de la Communauté, a une température interne égale ou inférieure à - 12 °C.

3. Les règlements (CE) n° 1301/2006, (CE) n° 376/2008 et (CE) n° 382/2008 s'appliquent, sauf dispositions contraires prévues au présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ Voir la page 1 du présent Journal officiel.⁽³⁾ JO L 114 du 26.4.2008, p. 3.⁽⁴⁾ JO L 115 du 29.4.2008, p. 10.⁽⁵⁾ JO L 238 du 1.9.2006, p. 13.

*Article 2***Gestion du contingent tarifaire**

1. Le contingent tarifaire est géré selon la méthode d'examen simultané, établie au chapitre II du règlement (CE) n° 1301/2006.

2. Le taux du droit d'importation, établi à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 617/2009, est inscrit dans la case 24 de la demande de certificat d'importation et du certificat d'importation, conformément à l'article 9 du règlement (CE) n° 1301/2006.

3. L'exercice contingentaire prévu à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 617/2009 est divisé en douze sous-périodes mensuelles. La quantité disponible pour chaque sous-période correspond à un douzième de la quantité totale.

Par dérogation au premier alinéa, l'exercice contingentaire 2009/2010 est divisé en dix sous-périodes mensuelles, à l'exception de la première sous-période, qui couvre la période allant du 1^{er} août 2009 au 30 septembre 2009. La quantité disponible pour chaque sous-période correspond à un dixième de la quantité totale.

*Article 3***Demandes de certificats d'importation**

1. Les demandes de certificats sont introduites au cours des sept premiers jours du mois précédant chaque sous-période visée à l'article 2, paragraphe 3.

Par dérogation au premier alinéa, pour l'exercice contingentaire 2009/2010, les demandes de certificats pour la première sous-période sont présentées au cours des quatre premiers jours du mois d'août 2009.

2. Nonobstant les dispositions de l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 382/2008, les demandes de certificats peuvent porter sur un ou plusieurs produits relevant des codes NC ou groupes de codes NC énumérés à l'annexe I dudit règlement. Dans les cas où les demandes portent sur plusieurs codes NC, les quantités demandées pour chaque code NC ou groupe de codes NC sont précisées. Tous les codes NC et leur désignation doivent figurer, respectivement, dans les cases 16 et 15 de la demande et du certificat.

3. Au plus tard le 14^e jour du mois au cours duquel les demandes de certificats sont présentées, les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 11, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 1301/2006, les quantités totales couvertes par lesdites demandes, ventilées par pays d'origine et exprimées en kilogrammes de poids de produit.

Par dérogation au premier alinéa, la date limite de notification pour la première sous-période de l'exercice contingentaire 2009/2010 est fixée au 7 août 2009.

4. La demande de certificat et le certificat comportent, dans la case 8, le nom du pays d'origine.

La demande de certificat et le certificat comportent, dans la case 20, l'une des mentions figurant à l'annexe II.

*Article 4***Délivrance des certificats d'importation**

1. Les certificats sont délivrés à partir du 23^e jour du mois de dépôt des demandes et au plus tard à la fin de ce mois.

Par dérogation au premier alinéa, les certificats demandés en août 2009 sont délivrés entre le 14 et le 21 août 2009 inclus.

2. Chaque certificat mentionne la quantité par code NC ou groupe de codes NC.

*Article 5***Validité des certificats d'importation**

Les certificats sont valides pendant une durée de trois mois commençant le premier jour de la sous-période pour laquelle ils ont été délivrés.

Par dérogation au premier alinéa, en ce qui concerne les demandes visées à l'article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa, les certificats sont valides pendant une durée de trois mois commençant le jour de la délivrance effective au sens de l'article 22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 376/2008.

*Article 6***Informations communiquées à la Commission par les États membres**

1. Par dérogation à l'article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1301/2006, les États membres communiquent à la Commission:

- a) au plus tard le dixième jour de chaque mois, les quantités de produits, même s'il s'agit de communications «néant», pour lesquelles des certificats d'importation ont été délivrés au cours du mois précédent;
- b) les quantités de produits, même s'il s'agit de communications «néant», couvertes par des certificats d'importation inutilisés ou partiellement utilisés et correspondant à la différence entre les quantités inscrites au verso des certificats d'importation et celles pour lesquelles ces derniers ont été délivrés:
 - i) en même temps que les communications visées à l'article 3, paragraphe 3, du présent règlement en ce qui concerne les demandes introduites pour la dernière sous-période de l'exercice contingentaire;
 - ii) au plus tard le 31 octobre suivant la clôture de chaque exercice contingentaire en ce qui concerne les quantités qui n'ont pas été communiquées au titre du point i).

2. Au plus tard le 31 octobre suivant la clôture de chaque exercice contingentaire, les États membres communiquent à la Commission les quantités de produits effectivement mises en libre pratique au cours de la période de contingent tarifaire d'importation précédente.

3. En ce qui concerne les communications visées aux paragraphes 1 et 2, les quantités sont exprimées en kilogrammes de poids de produit, ventilées par pays d'origine et classées selon les catégories de produit indiquées à l'annexe V du règlement (CE) n° 382/2008.

4. Les communications s'effectuent par voie électronique, selon les modèles et procédures mis à la disposition des États membres par la Commission.

Article 7

Certificats d'authenticité

1. La mise en libre pratique des produits importés au titre du contingent tarifaire est subordonnée à la présentation d'un certificat d'authenticité établi conformément au modèle figurant à l'annexe III.

2. Le verso du certificat d'authenticité fait apparaître une mention attestant que la viande originaire du pays exportateur remplit les exigences établies à l'annexe I.

3. Le certificat d'authenticité est valide uniquement s'il est dûment complété et visé par l'organisme émetteur.

4. Le certificat d'authenticité est réputé dûment visé lorsqu'il indique le lieu et la date de délivrance et lorsqu'il porte le cachet de l'organisme émetteur et la signature de la personne ou des personnes habilitées à le signer.

5. Le cachet peut être remplacé, sur l'original du certificat d'authenticité ainsi que sur ses copies, par un sceau imprimé.

6. La validité des certificats d'authenticité expire au plus tard le 30 juin suivant la date de délivrance.

Article 8

Organismes émetteurs des pays tiers

1. L'organisme émetteur visé à l'article 7, paragraphe 3:

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

a) est reconnu comme tel par l'autorité compétente du pays exportateur;

b) s'engage à vérifier les indications figurant sur les certificats d'authenticité.

2. Les informations suivantes sont communiquées à la Commission:

a) le nom et l'adresse, y compris si possible l'adresse électronique et l'adresse internet, des organismes habilités à délivrer les certificats d'authenticité visés à l'article 7;

b) un spécimen des empreintes des cachets utilisés par ces organismes;

c) les procédures et les critères appliqués par l'organisme émetteur pour vérifier le respect des exigences figurant à l'annexe I.

Article 9

Notifications des pays tiers

Lorsque les exigences établies à l'annexe I sont respectées, la Commission publie le nom de l'organisme émetteur visé à l'article 8, paragraphe 1, au *Journal officiel de l'Union européenne*, série C, ou par tout autre moyen approprié.

Article 10

Contrôles sur place dans les pays tiers

La Commission peut demander à un pays tiers d'autoriser des représentants de la Commission à effectuer, si nécessaire, des contrôles sur place dans ce pays. Ces contrôles sont réalisés conjointement avec les autorités compétentes du pays tiers concerné.

Article 11

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 1^{er} août 2009.

Par la Commission

Mariann FISCHER BOEL

Membre de la Commission

ANNEXE I

Exigences applicables aux produits relevant du contingent tarifaire visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1

1. Les découpes de viande bovine proviennent de carcasses de génisses et bœufs âgés de moins de 30 mois qui, au cours des cent derniers jours précédant l'abattage, ont reçu exclusivement des rations alimentaires contenant au moins 62 % de concentrés et/ou de coproduits issus de céréales fourragères (matière sèche), qui atteignent ou dépassent une teneur en énergie métabolisable supérieure à 12,26 mégajoules par kilogramme de matière sèche.
2. Les génisses et bœufs nourris avec les rations alimentaires décrites au point 1 reçoivent, en moyenne, une quantité de matière sèche au moins égale à 1,4 % de leur poids vif.
3. Les carcasses dont proviennent les découpes de viande bovine sont examinées par un évaluateur employé par les autorités nationales; celui-ci fonde son évaluation, ainsi que le classement des carcasses qui en résulte, sur une méthode approuvée par lesdites autorités. La méthode d'évaluation des autorités nationales et le classement y relatif doivent prendre en compte la qualité attendue des carcasses sur la base d'une combinaison de la maturité de la carcasse et des qualités organoleptiques des découpes de viande. Cette méthode d'évaluation des carcasses inclut, sans s'y limiter, une évaluation des caractéristiques de maturité en ce qui concerne la couleur et la texture du muscle long dorsal, les os et l'ossification du cartilage, ainsi qu'une évaluation des qualités organoleptiques attendues, portant notamment sur les caractéristiques spécifiques de la graisse intramusculaire et sur la fermeté du muscle long dorsal.
4. Les découpes sont étiquetées conformément à l'article 13 du règlement (CE) n° 1760/2000 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
5. L'indication «viande bovine de haute qualité» peut être ajoutée aux informations figurant sur l'étiquette.

⁽¹⁾ JO L 204 du 11.8.2000, p. 1.

ANNEXE II

Mentions visées à l'article 3, paragraphe 4

| | |
|-------------------|---|
| — En bulgare: | Говеждо/телешко месо с високо качество (Регламент (ЕО) № 620/2009) |
| — En espagnol: | Carne de vacuno de alta calidad [Reglamento (CE) n° 620/2009] |
| — En tchèque: | Vysoce jakostní hovězí/telecí maso (nařízení (ES) č. 620/2009) |
| — En danois: | Oksekød af høj kvalitet (forordning (EF) nr. 620/2009) |
| — En allemand: | Qualitätsrindfleisch (Verordnung (EG) Nr. 620/2009) |
| — En estonien: | Kõrgekvaliteediline veiseliha/vasikaliha (määrus (EÜ) nr 620/2009) |
| — En grec: | Βόειο κρέας εκλεκτής ποιότητας [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 620/2009] |
| — En anglais: | High-quality beef/veal (Regulation (EC) No 620/2009) |
| — En français: | V viande bovine de haute qualité [règlement (CE) n° 620/2009] |
| — En italien: | Carni bovine di alta qualità [regolamento (CE) n. 620/2009] |
| — En letton: | Augstākā labuma liellopu/teļa gaļa (Regula (EK) Nr. 620/2009) |
| — En lituanien: | Aukštos kokybės jautiena ir (arba) veršiena (Reglamentas (EB) Nr. 620/2009) |
| — En hongrois: | Kiváló minőségű marha-/borjúhús (620/2009/EK rendelet) |
| — En maltais: | Ċanga/vitella ta' kwalità għolja (Regolament (KE) Nru 620/2009) |
| — En néerlandais: | Rundvlees van hoge kwaliteit (Verordening (EG) nr. 620/2009) |
| — En polonais: | Wołowina/cielęcina wysokiej jakości (Rozporządzenie (WE) nr 620/2009) |
| — En portugais: | Carne de bovino de alta qualidade [Regulamento (CE) n.º 620/2009] |
| — En roumain: | Carne de vită/vițel de calitate superioară [Regulamentul (CE) nr. 620/2009] |
| — En slovaque: | Vysoko kvalitné hovädzie/teľacie mäso [Nariadenie (ES) č. 620/2009] |
| — En slovène: | Visokokakovostno goveje/telečje meso (Uredba (ES) št. 620/2009) |
| — En finnois: | Korkealaatuista naudanlihaa (asetus (EY) N:o 620/2009) |
| — En suédois: | Nötkött av hög kvalitet (förordning (EG) nr 620/2009) |

ANNEXE III

| | | | |
|---|--|-------------------|--|
| 1. Exportateur (nom et adresse) | 2. Certificat n° | ORIGINAL | |
| 4. Destinataire (nom et adresse) | 3. Organisme émetteur | | |
| 6. Moyens de transport | <p style="text-align: center;">5. CERTIFICAT D'AUTHENTICITÉ VIANDE BOVINE Règlement (CE) n° 620/2009</p> | | |
| 7. Marques, numéros, nombre et nature des colis; désignation des marchandises | 8. Poids brut (kg) | 9. Poids net (kg) | |
| 10. Poids net (en toutes lettres): | | | |
| <p>11. ATTESTATION DE L'ORGANISME ÉMETTEUR</p> <p>Je soussigné atteste que la viande bovine décrite dans le présent certificat est conforme aux spécifications figurant au verso</p> <p style="text-align: right;">Lieu: Date:</p> <p style="text-align: right;">Signature et cachet (ou sceau imprimé)</p> | | | |

À remplir soit à la machine à écrire, soit à la main en caractères d'imprimerie.

RÈGLEMENT (CE) N° 621/2009 DE LA COMMISSION**du 14 juillet 2009****interdisant la pêche du maquereau dans les zones VI, VII, VIII a, VIII b, VIII d et VIII e, dans les eaux communautaires de la zone V b ainsi que dans les eaux internationales des zones II a, XII et XIV par les navires battant pavillon de l'Espagne**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 26, paragraphe 4,vu le règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche ⁽²⁾, et notamment son article 21, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 43/2009 du Conseil du 16 janvier 2009 établissant pour 2009 les possibilités de pêche et les conditions associées pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux communautaires et, pour les navires communautaires, dans les eaux soumises à des limitations de capture ⁽³⁾ prévoit des quotas pour 2009.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre visé à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2009.

- (3) Il convient dès lors d'interdire la pêche des poissons de ce stock ainsi que leur détention à bord, leur transbordement et leur débarquement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2009 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

L'exploitation du stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre est interdite à compter de la date fixée dans cette annexe. Après cette date, la détention à bord, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits.

*Article 3***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2009.

Par la Commission

Fokion FOTIADIS

Directeur général des affaires maritimes et de la pêche

⁽¹⁾ JO L 358 du 31.12.2002, p. 59.

⁽²⁾ JO L 261 du 20.10.1993, p. 1.

⁽³⁾ JO L 22 du 26.1.2009, p. 1.

ANNEXE

| | |
|-------------|--|
| N° | 2/T&Q |
| État membre | Espagne |
| Stock | MAC/2CX14- |
| Espèce | Maquereau (<i>Scomber scombrus</i>) |
| Zone | VI, VII, VIII a, VIII b, VIII d et VIII e; eaux communautaires de la zone V b, eaux internationales des zones II a, XII et XIV |
| Date | 15 juin 2009 |

II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

DÉCISIONS

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 30 juin 2009

établissant un modèle pour les plans d'action nationaux en matière d'énergies renouvelables conformément à la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil

[notifiée sous le numéro C(2009) 5174]

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/548/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE ⁽¹⁾ et notamment son article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) Chaque État membre est tenu, en application de la directive 2009/28/CE, d'adopter un plan d'action en matière d'énergies renouvelables. Ces plans fixent des objectifs nationaux aux États membres concernant la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et consommée dans les secteurs des transports, de la production d'électricité et du chauffage et du refroidissement en 2020, en tenant compte des effets d'autres mesures liées à l'efficacité énergétique sur la consommation finale d'énergie; ils décrivent les mesures qui doivent être prises pour atteindre ces objectifs nationaux globaux, notamment la coopération entre les autorités locales, régionales et nationales, les transferts statistiques ou les projets communs prévus, l'élaboration de politiques nationales visant à développer les ressources de biomasse existantes et à exploiter de nouvelles ressources de

biomasse pour des utilisations différentes, ainsi que les mesures requises pour satisfaire aux dispositions des articles 13 à 19 de la directive 2009/28/CE.

- (2) Conformément à la directive 2009/28/CE, la Commission devrait adopter, avant le 30 juin 2009, un modèle pour les plans d'action nationaux qui comprend les exigences minimales visées à l'annexe VI de ladite directive,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le modèle pour les plans d'action nationaux en matière d'énergies renouvelables figurant en annexe de la présente décision est adopté conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2009/28/CE.

Article 2

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2009.

Par la Commission

Andris PIEBALGS

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 16.

ANNEXE

TABLE DES MATIÈRES

| | Page |
|--|------|
| 1. Résumé de la politique nationale en matière d'énergies renouvelables | 35 |
| 2. Consommation finale d'énergie prévue: 2010-2020 | 35 |
| 3. Objectifs et trajectoires en matière d'énergies renouvelables | 39 |
| 3.1. Objectifs globaux des États membres | 39 |
| 3.2. Objectifs et trajectoires sectoriels | 39 |
| 4. Mesures à prendre pour atteindre les objectifs | 44 |
| 4.1. Aperçu général de toutes les politiques et mesures visant à promouvoir l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables | 44 |
| 4.2. Mesures spécifiques destinées à satisfaire aux exigences des articles 13, 14, 16 et 17 à 21 de la directive 2009/28/CE | 44 |
| 4.2.1. Procédures administratives et aménagement du territoire (article 13, paragraphe 1, de la directive 2009/28/CE) | 44 |
| 4.2.2. Spécifications techniques (article 13, paragraphe 2, de la directive 2009/28/CE) | 45 |
| 4.2.3. Bâtiments (article 13, paragraphe 3, de la directive 2009/28/CE) | 45 |
| 4.2.4. Dispositions relatives aux informations (article 14, paragraphes 1, 2 et 4, de la directive 2009/28/CE) .. | 46 |
| 4.2.5. Certification des installateurs (article 14, paragraphe 3, de la directive 2009/28/CE) | 46 |
| 4.2.6. Développement des infrastructures du réseau d'électricité (article 16, paragraphe 1 et paragraphes 3 à 6, de la directive 2009/28/CE) | 47 |
| 4.2.7. Gestion du réseau d'électricité (article 16, paragraphes 2, 7 et 8, de la directive 2009/28/CE) | 47 |
| 4.2.8. Intégration du biogaz dans le réseau de gaz naturel (article 16, paragraphes 7, 9 et 10, de la directive 2009/28/CE) | 48 |
| 4.2.9. Développement d'infrastructures de chauffage et de refroidissement urbains (article 16, paragraphe 11, de la directive 2009/28/CE) | 48 |
| 4.2.10. Biocarburants et autres bioliquides — Critères de durabilité et vérification de la conformité (articles 17 à 21 de la directive 2009/28/CE) | 48 |
| 4.3. Régimes d'aide à la promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur de l'électricité, appliqués par l'État membre ou un groupe d'États membres | 49 |
| 4.4. Régimes d'aide à la promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur du chauffage et du refroidissement, appliqués par l'État membre ou un groupe d'États membres .. | 51 |
| 4.5. Régimes d'aide à la promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur des transports, appliqués par l'État membre ou un groupe d'États membres | 51 |
| 4.6. Mesures spécifiques pour la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de la biomasse | 52 |
| 4.6.1. Approvisionnement en biomasse: sources nationales et échanges | 52 |
| 4.6.2. Mesures destinées à accroître la disponibilité de la biomasse, compte tenu des autres utilisateurs de biomasse (secteurs basés sur l'agriculture et la forêt) | 55 |
| 4.7. Utilisation prévue des transferts statistiques entre États membres et participation prévue à des projets communs avec d'autres États membres et pays tiers | 56 |
| 4.7.1. Aspects procéduraux | 56 |
| 4.7.2. Estimation de la production excédentaire d'énergie produite à partir de sources renouvelables, par rapport à la trajectoire indicative, qui pourrait être transférée à d'autres États membres | 56 |
| 4.7.3. Estimation du potentiel de projets communs | 56 |
| 4.7.4. Estimation de la demande d'énergie produite à partir de sources renouvelables à satisfaire par des moyens autres que la production nationale | 57 |
| 5. Évaluations | 57 |
| 5.1. Contribution totale prévue de chaque technologie de production d'énergie à partir de sources renouvelables à la réalisation des objectifs contraignants de 2020 et trajectoire indicative pour les parts, dans les secteurs de l'électricité, du chauffage et du refroidissement et des transports, de l'énergie produite à partir de sources renouvelables | 57 |
| 5.2. Contribution totale prévue des mesures d'efficacité énergétique et d'économies d'énergie afin d'atteindre les objectifs contraignants de 2020 et la trajectoire indicative pour les parts, dans les secteurs de l'électricité, du chauffage et du refroidissement et des transports, de l'énergie produite à partir de sources renouvelables .. | 61 |
| 5.3. Évaluation des incidences (facultative) | 61 |
| 5.4. Élaboration du plan d'action national en matière d'énergies renouvelables et suivi de sa mise en œuvre . | 62 |

Modèle pour les plans d'action nationaux en matière d'énergies renouvelables

Chaque État membre est tenu, en application de la directive 2009/28/CE, de communiquer à la Commission européenne un plan d'action national en matière d'énergies renouvelables au plus tard le 30 juin 2010. Le modèle à suivre pour ces plans d'action figure ci-après. En application de l'article 4 de la directive 2009/28/CE, l'utilisation de ce modèle est obligatoire.

Ce modèle est destiné à garantir que les plans d'action nationaux en matière d'énergies renouvelables sont complets, qu'ils comprennent toutes les exigences fixées par la directive et sont comparables entre eux ainsi qu'avec les rapports sur la mise en œuvre de la directive qui, par la suite, seront présentés tous les deux ans par les États membres.

Lorsqu'ils complètent le document, les États membres sont tenus de se conformer aux définitions, aux formules de calcul et à la terminologie de la directive 2009/28/CE. En outre, les États membres sont encouragés à utiliser les définitions, les formules de calcul et la terminologie du règlement (CE) n° 1099/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

Des informations supplémentaires peuvent être fournies soit dans la structure prévue pour le plan d'action, soit dans des annexes éventuelles.

Les passages en italique sont destinés à assister les États membres dans la préparation de leurs plans nationaux d'action en matière d'énergies renouvelables. Les États membres peuvent supprimer ces passages dans la version du plan d'action qu'ils communiquent à la Commission.

La Commission rappelle aux États membres que tous les régimes d'aide nationaux doivent être conformes aux règles en matière d'aides d'État prévues aux articles 87 et 88 du traité CE. La notification des plans d'action nationaux en matière d'énergies renouvelables ne se substitue pas à la notification d'aide d'État prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

1. RÉSUMÉ DE LA POLITIQUE NATIONALE EN MATIÈRE D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

Veillez fournir un bref aperçu de la politique nationale en matière d'énergies renouvelables décrivant les objectifs de la politique (sécurité d'approvisionnement, avantages environnementaux, économiques et sociaux, etc.) ainsi que les principaux axes stratégiques d'action.

2. CONSOMMATION FINALE D'ÉNERGIE PRÉVUE: 2010-2020

Dans cette partie, les États membres doivent indiquer leurs estimations relatives à la consommation finale brute d'énergie pour tous les types d'énergie (produits à partir de sources d'énergie renouvelables ou non renouvelables), globalement et pour chaque secteur, dans la période allant jusqu'à 2020.

Ces estimations doivent également tenir compte des effets escomptés des mesures dans le domaine de l'efficacité énergétique et des économies d'énergie qui vont être introduites pendant cette période. Dans les colonnes «scénario de référence», il convient de présenter un scénario qui tienne compte uniquement des mesures dans le domaine de l'efficacité énergétique et des économies d'énergie adoptées avant 2009. Dans les colonnes «efficacité énergétique accrue», il convient de présenter un scénario qui tienne compte de toutes les mesures qui vont être adoptées à partir de 2009. L'élaboration des autres parties du plan d'action repose sur ce scénario envisageant une efficacité énergétique accrue.

Par «consommation pour le chauffage et le refroidissement», il faut entendre la production de chaleur dérivée (chaleur vendue) plus la consommation finale de tous les autres produits énergétiques, à l'exception de l'électricité dans les secteurs d'utilisation finale tels que l'industrie, les ménages, les services, l'agriculture, la sylviculture et la pêche. La notion de chauffage et de refroidissement couvre donc par conséquent aussi la consommation finale d'énergie pour la transformation. Il est possible que de l'électricité soit utilisée pour le chauffage et le refroidissement dans la consommation finale, mais cette électricité est alors couverte par l'objectif «électricité», ce qui explique pourquoi elle est exclue ici.

Conformément à l'article 5, paragraphe 6, de la directive 2009/28/CE, aux fins d'évaluer le respect de l'objectif de 2020 et de la trajectoire indicative, la part de l'énergie consommée dans le secteur de l'aviation est considérée comme ne dépassant pas 6,18 % de la consommation finale brute d'énergie de l'État membre en question (ce pourcentage est fixé à 4,12 % pour Chypre et Malte). Les éventuelles adaptations pourraient être faites dans le tableau. Le mode de calcul est indiqué dans l'encadré suivant:

⁽¹⁾ JO L 304 du 14.11.2008, p. 1.

**ENCADRÉ – Application du mécanisme de plafonnement pour le secteur de l'aviation
de la directive Énergies renouvelables**

Soit X la part de l'énergie consommée dans le secteur de l'aviation (ECA) dans un pays A par rapport à la consommation finale brute totale d'énergie (CFBE) de ce pays:

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

Soit $X > 6,18 \%$

Dans ce cas, aux fins d'évaluation du respect des objectifs, le plafonnement entraîne le calcul suivant:

$$\text{CFBTcorrigée} = \text{CFBE} - \text{ECA} + \text{ECAcorrigée}$$

$$\text{où ECAcorrigée} = 0,0618 * \text{CFBE}$$

En d'autres termes

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

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

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

La «correction» en pourcentage de la CFBE réelle et en fonction de X est par conséquent

$$\text{Correction} = (\text{CFBE} - \text{CFBECorrigée})/\text{CFBE} =$$

$$= X - 0,0618$$

NB: Dans le cas de Chypre et de Malte, les pourcentages de 4,12 % et les chiffres de 0,0412 doivent remplacer, respectivement, les pourcentages de 6,18 % et les chiffres de 0,0618.

Tableau 1

Prévisions de consommation finale brute d'énergie de [nom de l'État membre] pour le chauffage et le refroidissement, l'électricité et les transports jusqu'à 2020 en tenant compte des effets des mesures dans le domaine de l'efficacité énergétique et des économies d'énergie de 2010 à 2020 ⁽²⁾

| | 2005 | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | |
|---|---------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| | Année de base | Scénario de référence | Efficacité énergétique accrue |
| 1. Chauffage et refroidissement ⁽¹⁾ | | | | | | | | | | | |
| 2. Électricité ⁽²⁾ | | | | | | | | | | | |
| 3. Transports conformément à l'art. 3, paragraphe 4, point a) ⁽³⁾ | | | | | | | | | | | |
| 4. Consommation finale brute d'énergie ⁽⁴⁾ | | | | | | | | | | | |
| <i>Le calcul suivant n'est nécessaire que si l'on prévoit que la part de l'énergie finale consommée dans le secteur de l'aviation sera supérieure à 6,18 % (4,12 % pour Chypre et Malte).</i> | | | | | | | | | | | |
| Consommation finale dans le secteur de l'aviation | | | | | | | | | | | |
| Réduction pour la limitation dans le secteur de l'aviation ⁽³⁾ Art. 5, paragraphe 6 | | | | | | | | | | | |
| Consommation totale après réduction pour limitation dans le secteur de l'aviation | | | | | | | | | | | |

⁽²⁾ Ces estimations relatives à l'efficacité énergétique et aux économies d'énergie doivent être cohérentes avec d'autres estimations que les États membres notifient à la Commission, notamment dans les plans d'action présentés dans le cadre des directives sur les services énergétiques et sur la performance énergétique des bâtiments. Si les unités utilisées dans ces plans d'action sont différentes, les facteurs de conversion utilisés doivent être indiqués.

| | 2015 | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|---|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| | Scénario de référence | Efficacité énergétique accrue |
| 1. Chauffage et refroidissement ⁽¹⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 2. Électricité ⁽²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 3. Transport conformément à l'art. 3, paragraphe 4, point a) ⁽³⁾ | | | | | | | | | | | | |
| 4. Consommation finale brute d'énergie ⁽⁴⁾ | | | | | | | | | | | | |

Le calcul suivant n'est nécessaire que si l'on estime que la part de l'énergie finale consommée dans le secteur de l'aviation sera supérieure à 6,18 % (4,12 % pour Chypre et Malte).

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Consommation finale dans le secteur de l'aviation | | | | | | | | | | | | |
| Réduction pour la limitation dans le secteur de l'aviation ⁽⁵⁾ Art. 5, paragraphe 6 | | | | | | | | | | | | |
| Consommation totale après réduction pour limitation dans le secteur de l'aviation | | | | | | | | | | | | |

⁽¹⁾ Il s'agit de la consommation finale de tous les produits énergétiques, à l'exception de l'électricité à des fins autres que le transport, plus la consommation de chaleur propre des centrales de production d'électricité et de chaleur et les pertes de chaleur dans les réseaux [points 2 «Consommation propre des centrales» et 11 «Pertes de transport et de distribution», du règlement (CE) n° 1099/2008 (p. 23-24)].

⁽²⁾ La consommation d'électricité brute est la production nationale brute d'électricité, autoproduction comprise, augmentée des importations et diminuée des exportations.

⁽³⁾ La consommation dans le secteur des transports est définie à l'article 3, paragraphe 4, point a), de la directive 2009/28/CE. Pour déterminer ce chiffre, il faut multiplier par 2,5 l'apport d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables pour le transport routier, conformément à l'article 3, paragraphe 4, point c), de la directive 2009/28/CE.

⁽⁴⁾ Définie à l'article 2, point f), de la directive 2009/28/CE. Il s'agit de la consommation finale d'énergie augmentée des pertes sur les réseaux et de la consommation propre de chaleur et d'électricité des centrales de production d'électricité et de chaleur (cela ne comprend pas la consommation d'électricité pour les systèmes d'accumulation par pompage des centrales hydroélectriques ou pour la transformation dans des chaudières électriques ou des pompes à chaleur dans des centrales de chauffage urbain).

⁽⁵⁾ Conformément à l'article 5, paragraphe 6, la part de l'énergie consommée dans le secteur de l'aviation est considérée comme ne dépassant pas 6,18 % (moyenne communautaire) de la consommation finale brute d'énergie (ce pourcentage étant abaissé à 4,12 % pour Chypre et Malte).

3. OBJECTIFS ET TRAJECTOIRES EN MATIÈRE D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

3.1. Objectifs globaux des États membres

Tableau 2

Objectifs globaux des États membres concernant la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie en 2005 et en 2020 (chiffres à transcrire de l'annexe I, partie A, de la directive 2009/28/CE)

| | |
|---|--|
| A. Part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation d'énergie finale brute en 2005 (S_{2005}) (%) | |
| B. Objectif pour la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation d'énergie finale brute en 2020 (S_{2020}) (%) | |
| C. Consommation d'énergie totale prévue en valeur corrigée en 2020 (reportée du tableau 1, dernière case) (ktep) | |
| D. Quantité prévue d'énergie produite à partir de sources renouvelables correspondant à l'objectif de 2020 (produit B × C) (ktep) | |

Les États membres peuvent décider de faire usage des mesures de flexibilité prévues aux articles 6, 7, 8 et 11 de la directive 2009/28/CE afin qu'une certaine quantité de l'énergie provenant de sources renouvelables consommée sur leur territoire soit prise en compte pour l'objectif national global d'un ou plusieurs autres États membres — ou afin que l'énergie provenant de sources renouvelables consommée dans un ou plusieurs autres États membres entre en ligne de compte pour leurs propres objectifs. En outre, ils peuvent utiliser des importations physiques d'électricité produite dans des pays tiers à partir de sources d'énergie renouvelables, conformément aux dispositions des articles 9 et 10 de la directive 2009/28/CE.

Toute estimation du potentiel de votre pays en matière d'énergies renouvelables peut être jointe en annexe.

Tout objectif en matière d'énergies renouvelables fixé au niveau régional, dans les grandes villes ou dans les grands secteurs industriels consommateurs d'énergie destiné à favoriser la réalisation de l'objectif national en matière d'énergies renouvelables peut aussi être joint en annexe.

3.2. Objectifs et trajectoires sectoriels

En vertu de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2009/28/CE, les États membres doivent fixer des objectifs concernant la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables en 2020 dans les secteurs suivants:

- chauffage et refroidissement,
- électricité,
- transports.

Le total de ces trois objectifs sectoriels, exprimés en volumes escomptés (en ktep) en tenant compte de l'utilisation prévue des mesures de flexibilité, doit atteindre au moins la valeur de la quantité prévue d'énergie produite à partir de sources renouvelables correspondant à l'objectif de 2020 de l'État membre (telle qu'elle figure dans la dernière case du tableau 2).

En outre, l'objectif dans le secteur des transports doit être compatible avec les exigences fixées à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2009/28/CE, qui prévoit que la part d'énergie provenant de sources renouvelables soit au moins égale à 10 % de sa consommation d'énergie dans le secteur des transports. Il faut cependant noter que le calcul servant à déterminer le respect de l'objectif de l'article 3, paragraphe 4, est différent de celui qui permet d'établir la contribution du secteur des transports à l'objectif global national de l'État membre en matière d'énergies renouvelables.

En effet, pour l'objectif dans le secteur des transports, et non pour l'objectif global:

- parmi les produits pétroliers, seuls l'essence et le diesel sont pris en compte pour le calcul du **dénominateur**. Cela signifie que le kérosène/carburant pour moteurs à réaction utilisé pour l'aviation et le carburant utilisé dans le secteur maritime ne sont pas pris en considération (bien que le diesel utilisé par certains trains et certains bateaux de navigation fluviale le soit),
- les biocarburants produits à partir de déchets, de résidus, de matières celluloseuses d'origine non alimentaire et de matières ligno-celluloseuses sont pris en compte deux fois pour le calcul du **numérateur**,
- l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables utilisée par les véhicules routiers est prise en compte deux fois et demie pour le calcul du **numérateur** et du **dénominateur**.

Conformément à l'article 3, paragraphe 4, point c), de la directive 2009/28/CE, pour le calcul de l'apport de l'électricité produite à partir de sources renouvelables et consommée dans les véhicules électriques, les États membres peuvent choisir d'utiliser soit la part moyenne de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables dans la Communauté, soit la part de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables dans leur pays, mesurée deux ans avant l'année considérée. Pour estimer la part moyenne de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables dans la Communauté, les États membres peuvent utiliser les scénarios d'avenir élaborés pour/par la Commission européenne ⁽³⁾.

Les États membres doivent fixer des objectifs sectoriels pour 2020 et aussi décrire la trajectoire que, selon leurs prévisions, la croissance de l'utilisation de l'énergie provenant de sources renouvelables devrait suivre dans chaque secteur entre 2010 et 2020. Les objectifs sectoriels en matière d'énergies renouvelables dans les secteurs de l'électricité et du chauffage et du refroidissement, ainsi que les trajectoires sectorielles, sont des estimations.

Dans le tableau 3, les États membres sont tenus de fournir les informations évoquées ci-dessus.

Pour remplir ce tableau, les États membres peuvent se servir des informations plus détaillées demandées dans le tableau 9 concernant la ventilation des prévisions d'utilisation de l'énergie renouvelable. Les tableaux de calcul 4a et 4b fournissent une aide à la préparation du tableau 3.

Les États membres doivent, en application de la directive, publier et notifier à la Commission leurs prévisions en ce qui concerne le recours aux mesures de flexibilité au plus tard le 31 décembre 2009. Les États membres se serviront de ces prévisions pour remplir les parties pertinentes du tableau 4a. Les États membres ne sont cependant pas tenus d'utiliser, dans leurs plans d'action, des chiffres identiques à ceux qu'ils ont fait figurer dans leurs documents prévisionnels. Ils peuvent notamment adapter les chiffres à la lumière des informations contenues dans les documents prévisionnels d'autres États membres.

⁽³⁾ Par exemple, le scénario présenté à l'annexe 4, p. 287, du document intitulé «Appendixes to Model-based Analysis of the 2008 EU Policy Package on Climate Change and Renewables»: http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/climat_action/analysis_appendix.pdf. Dans ce scénario, la part moyenne d'électricité brute produite à partir de sources renouvelables est, respectivement, de 19,4 %, 24,6 % et 32,4 % pour les années 2010, 2015 et 2020.

Tableau 3

Objectifs par État membre pour 2020 et trajectoire indicative pour l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les secteurs du chauffage et du refroidissement, de l'électricité, et des transports

(les tableaux de calcul 4a et 4b sont censés servir de guide pour la préparation du tableau 3)

(%)

| | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| SER-C & R ⁽¹⁾ | | | | | | | | | | | | |
| SER-E ⁽²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| SER-T ⁽³⁾ | | | | | | | | | | | | |
| Part totale des SER ⁽⁴⁾ | | | | | | | | | | | | |
| Part issue du mécanisme de coopération ⁽⁵⁾ | | | | | | | | | | | | |
| Excédent affecté au mécanisme de coopération ⁽⁵⁾ | | | | | | | | | | | | |

⁽¹⁾ Part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur du chauffage et du refroidissement: consommation finale brute d'énergie produite à partir de sources renouvelables pour le chauffage et le refroidissement [suivant la définition de l'article 5, paragraphe 1, point b), et paragraphe 4, de la directive 2009/28/CE] divisée par la consommation finale brute d'énergie pour le chauffage et le refroidissement. Ligne A du tableau 4a divisée par la ligne 1 du tableau 1.

⁽²⁾ Part des sources d'énergie renouvelables dans l'électricité: consommation finale brute d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables [suivant la définition de l'article 5, paragraphe 1, point a), et paragraphe 3, de la directive 2009/28/CE] divisée par la consommation finale brute totale d'électricité. Ligne B du tableau 4a divisée par la ligne 2 du tableau 1.

⁽³⁾ Part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les transports: part d'énergie finale consommée dans les transports [suivant la définition de l'article 5, paragraphe 1, point c), et paragraphe 5, de la directive 2009/28/CE] divisée par la consommation dans le secteur des transports de 1) essence; 2) diesel; 3) biocarburants utilisés dans les transports routiers et ferroviaires et 4) électricité dans les transports routiers (voir ligne 3 du tableau 1). Ligne J du tableau 4b divisée par la ligne 3 du tableau 1.

⁽⁴⁾ Part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie. Ligne G du tableau 4a divisée par la ligne 4 du tableau 1.

⁽⁵⁾ En points de pourcentage de la part totale de SER.

| Suivant la partie B de l'annexe I de la directive | | | 2011-2012 | 2013-2014 | 2015-2016 | 2017-2018 | | 2020 |
|---|--|--|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|------------|
| | | | $S_{2005} + 20\% (S_{2020}-S_{2005})$ | $S_{2005} + 30\% (S_{2020}-S_{2005})$ | $S_{2005} + 45\% (S_{2020}-S_{2005})$ | $S_{2005} + 65\% (S_{2020}-S_{2005})$ | | S_{2020} |
| Trajectoire minimale des SER (%) ⁽¹⁾ | | | | | | | | |
| Trajectoire minimale des SER (ktep) | | | | | | | | |

⁽¹⁾ Voir la définition de l'annexe I, partie B, de la directive 2009/28/CE.

Tableau 4a

Tableau de calcul pour la contribution des sources d'énergie renouvelables de chaque secteur à la consommation finale d'énergie

(ktep)

| | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A. Prévisions de consommation de SER finale brute pour le chauffage et le refroidissement | | | | | | | | | | | | |
| B. Prévisions de consommation finale brute d'électricité produite à partir de SER | | | | | | | | | | | | |
| C. Prévisions de consommation finale d'énergie produite à partir de RES dans le secteur des transports. | | | | | | | | | | | | |
| D. Prévisions pour la consommation totale de SER ⁽¹⁾ | | | | | | | | | | | | |
| E. Prévisions de transferts de SER vers d'autres États membres | | | | | | | | | | | | |
| F. Prévisions de transferts de SER en provenance d'autres États membres et de pays tiers | | | | | | | | | | | | |
| G. Prévisions de consommation de SER corrigées pour l'objectif D - E + F | | | | | | | | | | | | |

⁽¹⁾ En vertu de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2009/28/CE, le gaz, l'électricité et l'hydrogène provenant de sources d'énergie renouvelables ne doivent être pris en considération qu'une fois. La double comptabilisation n'est pas autorisée.

Tableau 4b

Tableau de calcul pour la part de l'énergie renouvelable dans les transports

(ktep)

| | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| C. Prévisions de consommation de RES dans le secteur des transports ⁽¹⁾ | | | | | | | | | | | | |
| H. Prévisions de consommation d'électricité provenant des RES dans le secteur des transports routiers ⁽²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| I. Prévisions de consommation de biocarburants produits à partir de déchets, de résidus, de matières cellulosiques d'origine non alimentaire et de matières ligno-cellulosiques dans le secteur des transports ⁽²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| J. Prévisions concernant la contribution des SER aux transports pour l'objectif SER-T: $C + (2,5 - 1) \times H + (2 - 1) \times I$ | | | | | | | | | | | | |

⁽¹⁾ Contient toutes les SER utilisées dans les transports, y compris l'électricité, l'hydrogène et le gaz produits à partir de sources d'énergie renouvelables et à l'exclusion des biocarburants qui ne satisfont pas aux critères de durabilité (voir l'article 5, paragraphe 1, dernier alinéa). Préciser ici les valeurs réelles sans utiliser les facteurs multiplicateurs.

⁽²⁾ Préciser ici les valeurs réelles sans utiliser les facteurs multiplicateurs.

4. MESURES À PRENDRE POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS

4.1. **Aperçu général de toutes les politiques et mesures visant à promouvoir l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables**

Tableau 5

Aperçu général de toutes les politiques et mesures

| Nom et référence de la mesure | Type de mesure (*) | Résultats attendus (**) | Groupe et/ou activité ciblées (***) | Existante ou en projet | Dates de début et de fin de la mesure |
|-------------------------------|--------------------|-------------------------|-------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|
| 1. | | | | | |
| 2. | | | | | |
| 3. | | | | | |
| ... | | | | | |
| | | | | | |

(*) Indiquer si la mesure est (essentiellement) de nature réglementaire, financière ou non contraignante (campagne d'information, par exemple).

(**) Attend-on un changement en ce qui concerne la modification des comportements, la capacité installée (MW; t/an), l'énergie produite (ktep)?

(***) Quel est le groupe ciblé (investisseurs, utilisateurs finals, administrations publiques, aménageurs, architectes, installateurs, etc.) ou l'activité ciblée (production de biocarburants, utilisation de fumier à des fins énergétiques, etc.)?

4.2. **Mesures spécifiques destinées à satisfaire aux exigences des articles 13, 14, 16 et 17 à 21 de la directive 2009/28/CE**4.2.1. **Procédures administratives et aménagement du territoire (article 13, paragraphe 1, de la directive 2009/28/CE)**

Lorsqu'ils répondent aux questions suivantes, les États membres doivent expliquer les règles nationales, régionales et locales en vigueur en ce qui concerne les procédures d'autorisation, de certification et d'octroi de licences, qui s'appliquent aux installations de production et aux infrastructures connexes du réseau de transport et de distribution pour la production d'électricité, de chauffage ou de refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables et au processus de transformation de la biomasse en biocarburants ou autres produits énergétiques. Si d'autres mesures sont requises pour garantir que les procédures sont proportionnées et nécessaires, les États membres doivent aussi décrire les révisions prévues, les résultats attendus et l'autorité chargée de procéder à ces révisions. Lorsque les informations sont spécifiques à une technologie, il convient de le préciser. Si les autorités régionales/locales jouent un rôle important, il y a lieu de l'expliquer.

- a) Liste des mesures législatives nationales et, le cas échéant, régionales en matière de procédures d'autorisation, de certification et d'octroi de licences, notamment en ce qui concerne l'aménagement du territoire, qui s'appliquent aux installations de production et aux infrastructures connexes du réseau de transport et de distribution:
- b) Ministère(s)/autorité(s) responsable(s) et compétences dans le domaine:
- c) Révision prévue en vue de prendre les mesures appropriées figurant à l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2009/28/CE avant le: [date]
- d) Résumé des mesures existantes et en projet aux niveaux régional/local (le cas échéant):
- e) Existe-t-il des obstacles injustifiés ou a-t-on relevé des exigences disproportionnées en ce qui concerne les procédures d'autorisation, de certification et d'octroi de licences qui s'appliquent aux installations de production et aux infrastructures connexes du réseau de transport et de distribution pour la production d'électricité, de chauffage ou de refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables et au processus de transformation de la biomasse en biocarburants ou autres produits énergétiques? Si oui, quels sont-ils?
- f) Quel niveau administratif (local, régional et national) est responsable de l'autorisation, de la certification et de l'octroi de licences pour les installations d'énergie renouvelable et de l'aménagement du territoire? (Si cela dépend du type d'installation, il convient de le préciser.) Si plusieurs niveaux sont concernés, comment la coordination entre les différents niveaux est-elle gérée? Comment la coordination entre les différentes autorités responsables sera-t-elle améliorée à l'avenir?
- g) Quelles mesures sont prises pour faire en sorte que des informations complètes sur le traitement des demandes d'autorisation, de certification et d'octroi de licences et sur l'aide disponible pour les demandeurs soient mises à disposition? Quels types d'informations et d'assistance sont mis à la disposition des éventuels demandeurs lorsqu'ils font une demande de nouvelle installation d'énergie renouvelable?
- h) Comment la coordination horizontale entre les différents organes administratifs responsables des différentes parties du processus est-elle facilitée? Combien d'étapes de procédure sont nécessaires pour obtenir l'autorisation/la licence/le permis définitifs? Existe-t-il un guichet unique qui coordonne toutes les étapes? Les calendriers de traitement des demandes sont-ils communiqués à l'avance? Quel est le délai moyen nécessaire pour obtenir une décision sur une demande?

- i) Les procédures d'autorisation tiennent-elles compte des particularités des différentes technologies relatives aux énergies renouvelables? Si oui, décrivez comment. Si ce n'est pas le cas, envisagez-vous d'en tenir compte à l'avenir?
- j) Existe-t-il des procédures spécifiques, telles qu'une simple notification, pour des installations décentralisées et de petite taille (panneaux solaires sur des bâtiments ou chaudières à biomasse dans des bâtiments)? Dans l'affirmative, quelles sont les étapes de la procédure? Les règles sont-elles mises à la disposition des citoyens? Où sont-elles publiées? L'introduction de procédures de notification simplifiées est-elle prévue à l'avenir? Si c'est le cas, pour quels types d'installation/de système? (Est-ce qu'un relevé de la consommation nette est possible?)
- k) Où est publié le barème des frais associés aux demandes d'autorisations/licences/permis pour les nouvelles installations? Sont-ils liés aux coûts administratifs relatifs à l'octroi de ces permis? Existe-t-il des projets de révision de ce barème?
- l) Les organismes administratifs locaux et régionaux peuvent-ils, lors de la planification, de la conception, de la construction et de la rénovation d'espaces industriels et résidentiels, bénéficier d'une assistance officielle pour l'installation d'équipements et systèmes utilisant des sources d'énergie renouvelables dans les secteurs de l'électricité et du chauffage et du refroidissement, et notamment du chauffage et du refroidissement urbains? Si l'assistance officielle est inexistante ou insuffisante, quand et comment ce besoin sera-t-il satisfait?
- m) Existe-t-il des formations spécifiques pour les gestionnaires responsables des procédures d'autorisation, de certification et d'octroi de licences des installations d'énergie renouvelable?
- 4.2.2. **Spécifications techniques (article 13, paragraphe 2, de la directive 2009/28/CE)**
- a) Pour bénéficier des régimes d'aide, les technologies liées aux énergies renouvelables doivent-elles satisfaire à certaines normes de qualité? Dans l'affirmative, quelles installations sont concernées et de quelles normes de qualité s'agit-il? Existe-t-il des normes nationales ou régionales qui vont au-delà des normes européennes?
- 4.2.3. **Bâtiments (article 13, paragraphe 3, de la directive 2009/28/CE)**

Il convient de noter que, lorsqu'il est fait référence à l'augmentation de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les bâtiments, la fourniture d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables qui provient du réseau interconnecté national ne devrait pas être prise en compte. Ici, l'accent est mis sur l'augmentation de la fourniture locale de chaleur et/ou d'électricité aux différents bâtiments. La fourniture directe de chaleur ou de refroidissement par les systèmes de chauffage et de refroidissement urbains dans les bâtiments pourrait également être prise en considération.

- a) Référence aux mesures législatives nationales et régionales existantes, le cas échéant, et résumé des mesures législatives locales relatives à l'augmentation de la part de l'énergie provenant de sources renouvelables dans le secteur des bâtiments:
- b) Ministère(s)/autorité(s) responsable(s):
- c) Révision des règles, le cas échéant, prévue au plus tard le: [date]
- d) Résumé des mesures existantes et en projet aux niveaux régional/local:
- e) Existe-t-il des niveaux minimaux en matière d'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les réglementations et codes relatifs à la construction? Dans quelles zones géographiques et de quelles exigences s'agit-il? (Fournir un résumé.) En particulier, quelles mesures ont été introduites dans ces réglementations et codes afin d'augmenter la part de l'énergie provenant de sources renouvelables dans le secteur de la construction? Quels sont les projets liés à ces exigences/mesures?
- f) Quelles sont les prévisions en matière d'augmentation de l'utilisation de l'énergie provenant de sources renouvelables dans les bâtiments jusqu'à 2020? (Établir, si possible, une distinction entre résidentiel «habitation individuelle» et «habitation collective», commercial, public et industriel.) (Pour répondre à cette question, il est possible d'utiliser un tableau du type du tableau 6 ci-dessous. Les données peuvent être fournies annuellement, ou pour certaines années. Il convient d'indiquer aussi bien le chauffage et le refroidissement que la consommation d'électricité provenant de sources renouvelables.)

Tableau 6

Prévisions relatives à la part de l'énergie provenant de sources renouvelables utilisée dans les bâtiments

(%)

| | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 |
|---------------------|------|------|------|------|
| Secteur résidentiel | | | | |
| Secteur commercial | | | | |
| Secteur public | | | | |
| Secteur industriel | | | | |
| Total | | | | |

- g) La politique nationale a-t-elle envisagé des obligations relatives à des niveaux minimaux d'énergie provenant de sources renouvelables dans les bâtiments neufs et dans les bâtiments existants qui font l'objet de travaux de rénovation? Si oui, quels sont-ils? Si ce n'est pas le cas, comment le caractère approprié de cette option stratégique sera-t-il examiné d'ici à 2015?
- h) Décrire les plans établis pour faire en sorte que les bâtiments publics jouent un rôle exemplaire aux niveaux national, régional et local en utilisant des installations ayant recours aux sources d'énergie renouvelables ou en devenant des bâtiments ne consommant pas d'énergie à partir de 2012. (Il convient de tenir compte des exigences de la directive sur la performance énergétique des bâtiments.)
- i) Comment la promotion de technologies fondées sur les énergies renouvelables qui soient efficaces dans les bâtiments est-elle assurée? [Ces mesures peuvent concerner des chaudières à biomasse, des pompes à chaleur et des systèmes solaires thermiques satisfaisant aux exigences des labels écologiques ou d'autres normes mises au point à l'échelon national ou communautaire (voir article 13, paragraphe 6).]

4.2.4. Dispositions relatives aux informations (article 14, paragraphes 1, 2 et 4, de la directive 2009/28/CE)

Il convient de décrire ici les informations, campagnes et programmes de sensibilisation actuels et futurs ainsi que les révisions prévues dans ce domaine, de même que les résultats attendus. Les États membres devraient également indiquer quelle autorité responsable assurera le suivi et l'examen des effets des programmes. Si les autorités régionales/locales jouent un rôle important, il y a lieu de le préciser et de résumer ce rôle.

- a) Référence aux mesures législatives nationales et régionales existantes, le cas échéant, relatives aux exigences en matière d'information prévues par l'article 14 de la directive 2009/28/CE:
- b) Organisme(s) responsable(s) de la diffusion de l'information aux niveaux national/régional/local:
- c) Résumé des mesures existantes et en projet aux niveaux régional/local (le cas échéant):
- d) Indiquer de quelle manière les informations relatives aux mesures de soutien à l'utilisation de sources d'énergie renouvelables dans les secteurs de l'électricité, du chauffage et du refroidissement et des transports sont mises à la disposition de tous les acteurs concernés (consommateurs, entrepreneurs, installateurs, architectes et fournisseurs des équipements et des véhicules correspondants). Qui est responsable de l'adéquation de ces informations et de leur publication? Existe-t-il des ressources d'information spécifiques pour les différents groupes cibles, tels que les utilisateurs finals, les entrepreneurs, les gestionnaires de biens, les agents immobiliers, les installateurs, les architectes, les agriculteurs, les fournisseurs d'équipements utilisant des sources d'énergie renouvelables, l'administration publique? Existe-t-il actuellement des campagnes d'information ou des centres permanents d'information, ou certains sont-ils en projet?
- e) Qui est responsable de la publication d'informations relatives aux avantages nets, au coût et à l'efficacité énergétique des équipements et des systèmes utilisant des sources d'énergie renouvelables pour le chauffage, le refroidissement et la production d'électricité? (Le fournisseur de l'équipement ou du système, un organisme public ou un tiers?)
- f) De quelle manière des lignes directrices sont-elles fournies aux aménageurs et aux architectes, afin de leur permettre d'étudier comment combiner au mieux les sources d'énergie renouvelables, les technologies à forte efficacité énergétique et le chauffage et le refroidissement urbains lors de la planification, de la conception, de la construction et de la rénovation d'espaces industriels ou résidentiels? Quelles sont les responsabilités?
- g) Il convient de décrire les programmes d'information, de sensibilisation et de formation existants et en projet destinés aux citoyens et concernant les avantages et les aspects pratiques du développement et de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Quel rôle jouent les acteurs régionaux et locaux dans la conception et la gestion de ces programmes?

4.2.5. Certification des installateurs (article 14, paragraphe 3, de la directive 2009/28/CE)

- a) Référence aux mesures législatives nationales et régionales existantes, le cas échéant, relatives aux systèmes de certification ou systèmes de qualification équivalents prévus pour les installateurs par l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2009/28/CE:
- b) Organisme(s) responsable(s) de la mise en place et de l'agrément, avant 2012, de systèmes de certification/qualification équivalents à l'usage des installateurs de chaudières et de poêles à biomasse, de systèmes solaires photovoltaïques ou thermiques, de systèmes géothermiques superficiels et de pompes à chaleur de petite taille:
- c) Ces systèmes de certification/qualification ont-ils déjà été mis en place? Dans l'affirmative, préciser comment.
- d) Des informations sur ces systèmes sont-elles disponibles? Des listes d'installateurs certifiés ou qualifiés ont-elles été publiées? Si oui, à quel endroit? D'autres systèmes ont-ils été acceptés comme équivalents au système national/régional?
- e) Résumé des mesures existantes et en projet aux niveaux régional/local (le cas échéant):

4.2.6. **Développement des infrastructures du réseau d'électricité (article 16, paragraphe 1 et paragraphes 3 à 6, de la directive 2009/28/CE)**

Il convient de décrire ici, outre la situation actuelle et la législation existante, les actions en projet, les révisions prévues, les organismes responsables de même que les résultats attendus.

- a) Référence à la législation nationale existante en ce qui concerne les exigences relatives aux réseaux d'énergie interconnectés (article 16):
- b) Quelles mesures sont prises pour faire en sorte que les réseaux interconnectés de transport et de distribution soient développés en vue d'intégrer la quantité d'électricité produite à partir de sources renouvelables prévue dans les objectifs sans préjudice du maintien de la sécurité du réseau? Comment cette exigence est-elle intégrée dans la planification périodique des gestionnaires de réseaux de transport et de distribution?
- c) Quel sera le rôle des réseaux intelligents, des outils fondés sur les technologies de l'information et des installations de stockage? Comment leur développement sera-t-il assuré?
- d) Le renforcement de la capacité d'interconnexion avec les pays voisins est-il prévu? Si oui, quelles sont les interconnexions concernées, pour quelle capacité, et quand?
- e) Quelles sont les mesures prises pour accélérer les procédures d'autorisation pour l'infrastructure de réseau? Quel est l'état actuel de la situation et quels sont les délais moyens pour obtenir une approbation? Quelles sont les améliorations prévues? (Décrire la situation et la législation actuelles, les goulets d'étranglement recensés et les projets visant à rationaliser la procédure, avec le calendrier de mise en œuvre et les résultats attendus.)
- f) Comment la coordination entre l'approbation de l'infrastructure de réseau et les autres procédures administratives d'aménagement est-elle assurée?
- g) Existe-t-il des raccordements prioritaires ou des capacités de raccordement réservées pour les nouvelles installations produisant de l'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables?
- h) Existe-t-il de nouvelles installations produisant de l'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables qui sont prêtes à être raccordées mais ne peuvent pas l'être en raison de limitations de capacité du réseau? Si c'est le cas, quelles sont les mesures prises pour remédier à la situation et quand le problème devrait-il être résolu?
- i) Les règles concernant la prise en charge et le partage des coûts des adaptations techniques du réseau ont-elles été élaborées et rendues publiques par les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution? Si oui, à quel endroit? De quelle manière garantit-on que ces règles se fondent sur des critères objectifs, transparents et non discriminatoires? Existe-t-il des règles particulières pour les producteurs implantés dans des régions périphériques ou à faible densité de population? (Les règles concernant la prise en charge des coûts définissent la part des coûts qui est couverte par le producteur qui souhaite se connecter au réseau et celle qui est couverte par le gestionnaire de réseau de transport ou de distribution. Les règles de partage des coûts indiquent comment les coûts nécessaires doivent être répartis entre les producteurs qui se connecteront par la suite et qui bénéficieront tous des mêmes renforcements de capacité ou des nouvelles lignes.)
- j) Décrire la façon dont les coûts de raccordement et d'adaptation technique sont attribués aux producteurs et/ou aux gestionnaires de réseaux de transport et de distribution. Comment les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution peuvent-ils récupérer ces coûts d'investissement? Des modifications de ces règles concernant la prise en charge des coûts sont-elles prévues à l'avenir? Quels sont les changements envisagés et les résultats attendus? [Il existe plusieurs possibilités de répartition des coûts de raccordement au réseau. Les États membres peuvent en choisir une ou en combiner plusieurs. En vertu de l'approche de facturation «étendue» des coûts de raccordement, le responsable du développement de l'installation qui produit de l'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables prend en charge plusieurs coûts liés à l'infrastructure de réseau interconnecté (raccordement au réseau, renforcement du réseau et extension). Il existe une autre approche, l'approche de facturation «limitée» des coûts de raccordement, qui prévoit que le responsable du développement ne prend en charge que les coûts du raccordement au réseau, mais pas ceux du renforcement et de l'extension (ces derniers sont intégrés aux tarifs du réseau et payés par les consommateurs). Il existe une autre variante consistant à répercuter tous les coûts de raccordement et à les intégrer dans les tarifs du réseau.]
- k) Existe-t-il des règles relatives au partage des coûts entre les producteurs connectés initialement et ceux qui se raccordent ultérieurement? Si ce n'est pas le cas, comment les avantages dont bénéficient les producteurs connectés ultérieurement sont-ils pris en considération?
- l) Quelles sont les mesures prises pour garantir que les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution fournissent à tout nouveau producteur souhaitant être connecté au réseau les informations nécessaires concernant les coûts, un calendrier précis pour le traitement de la demande et un calendrier indicatif pour le raccordement au réseau?

4.2.7. **Gestion du réseau d'électricité (article 16, paragraphes 2, 7 et 8, de la directive 2009/28/CE)**

- a) Comment les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution garantissent-ils le transport et la distribution de l'électricité provenant d'installations utilisant des sources d'énergie renouvelable? Un accès prioritaire ou un accès garanti est-il prévu?
- b) Quelles sont les mesures prises pour faire en sorte que, lorsqu'ils appellent l'électricité produite par les installations de production, les gestionnaires des réseaux de transport donnent la priorité aux installations utilisant des sources d'énergie renouvelables?

- c) Quelles sont les mesures concrètes concernant le réseau et le marché prises pour minimiser l'effacement de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables? Quels sont les types de mesures prévues et quand leur mise en œuvre doit-elle avoir lieu? *[Parmi les mesures concernant le réseau et le marché qui permettent d'intégrer des ressources variables, on peut citer des mesures telles qu'un régime d'échanges plus proche du temps réel (passage des prévisions à un jour à des prévisions intrajournalières et reprogrammation des centrales), l'agrégation des secteurs du marché, la garantie d'une capacité d'interconnexion et d'échanges transfrontaliers suffisants, l'amélioration de la coopération entre gestionnaires de réseaux adjacents, le recours à des outils de commande et de communication améliorés, la gestion du côté de la demande et la participation active du côté de la demande aux marchés (grâce à des systèmes de communication bidirectionnels — comptage intelligent), le développement de la production décentralisée et du stockage domestique (pour les voitures électriques, par exemple) avec une gestion active des réseaux de distribution (réseaux intelligents).]*
- d) L'autorité de régulation de l'énergie a-t-elle été informée de ces mesures? Dispose-t-elle des compétences requises pour veiller à la mise en œuvre de ces mesures et pour assurer la surveillance nécessaire?
- e) Les centrales produisant de l'électricité issue de sources d'énergie renouvelables sont-elles intégrées dans le marché de l'électricité? Il convient de décrire de quelle façon. Quelles sont leurs obligations pour ce qui est de leur participation au marché de l'électricité?
- f) Quelles sont les règles relatives aux tarifs imputés aux producteurs pour le transport et la distribution de l'électricité provenant d'installations utilisant des sources d'énergie renouvelables?

4.2.8. Intégration du biogaz dans le réseau de gaz naturel (article 16, paragraphes 7, 9 et 10, de la directive 2009/28/CE)

- a) Quelles sont les mesures prises pour garantir que l'imputation des tarifs de transport et de distribution n'engendre aucune discrimination à l'égard du gaz provenant de sources d'énergie renouvelables?
- b) Une évaluation de la nécessité d'étendre l'infrastructure de réseau de gaz afin de faciliter l'intégration du gaz provenant de sources d'énergie renouvelables a-t-elle été réalisée? Quel en a été le résultat? Si cette évaluation n'a pas été réalisée, quand le sera-t-elle?
- c) Des règles techniques relatives au raccordement au réseau et aux tarifs de raccordement pour le biogaz ont-elles été publiées? Où sont-elles publiées?

4.2.9. Développement d'infrastructures de chauffage et de refroidissement urbains (article 16, paragraphe 11, de la directive 2009/28/CE)

- a) Fournir une évaluation de la nécessité de mettre en place de nouvelles infrastructures pour le chauffage et le refroidissement urbains produits à partir de sources d'énergie renouvelables, afin d'atteindre l'objectif national de 2020. En fonction des résultats de cette évaluation, est-il prévu de promouvoir ce type d'infrastructures à l'avenir? Quelle devrait être la contribution d'importantes installations solaires, géothermiques et de biomasse pour les systèmes de chauffage et de refroidissement urbains?

4.2.10. Biocarburants et autres bioliquides — Critères de durabilité et vérification de la conformité (articles 17 à 21 de la directive 2009/28/CE)

La partie du plan d'action national suivante doit exposer la future stratégie des États membres en ce qui concerne le respect des critères de durabilité pour les biocarburants et les bioliquides et le contrôle de la conformité au régime.

- a) Comment les critères de durabilité pour les biocarburants et les bioliquides seront-ils mis en œuvre au niveau national? *(Une législation est-elle prévue pour la mise en œuvre? Quel sera le cadre institutionnel?)*
- b) Quelles seront les mesures prises pour garantir que les biocarburants et les bioliquides qui entrent en ligne de compte pour l'objectif national ou pour les obligations nationales en matière d'énergies renouvelables et/ou qui sont susceptibles de bénéficier d'un soutien financier sont conformes aux critères de durabilité fixés à l'article 17, paragraphes 2 à 5, de la directive 2009/28/CE? *(Y aura-t-il une institution/un organisme national responsable de la surveillance ou du contrôle du respect des critères?)*
- c) Si une autorité ou un organisme national est chargé de la surveillance du respect des critères, cette autorité ou cet organisme existe-t-il déjà? Dans l'affirmative, il convient de donner des précisions. Si ce n'est pas le cas, quand doit-il être établi?
- d) Fournir des informations sur l'existence d'une législation nationale relative à l'affectation des sols et au cadastre aux fins de vérification de la conformité à l'article 17, paragraphes 3 à 5, de la directive 2009/28/CE. Comment les opérateurs économiques peuvent-ils avoir accès à ces informations? *(Fournir des informations sur l'existence de règles et la distinction entre les différents statuts des terres, telles que les terres de grande valeur en termes de diversité biologique, les zones protégées, etc.; et sur l'autorité nationale compétente pour assurer la surveillance du registre d'affectation des sols et des modifications du statut des terres.)*
- e) En ce qui concerne les zones protégées, fournir des précisions sur le régime (national, européen ou international) selon lequel elles sont classées.

- f) Quelle est la procédure relative à la modification du statut des terres? Qui est chargé de la surveillance et de la notification des modifications du statut des terres au niveau national? Quelle est la fréquence de mise à jour du registre d'affectation des terres (mensuelle, annuelle, bisannuelle, etc.)?
- g) Comment la conformité aux bonnes pratiques agroenvironnementales et à d'autres exigences d'écoconditionnalité prévues par l'article 17, paragraphe 6, de la directive 2009/28/CE est-elle assurée et vérifiée à l'échelon national?
- h) Est-il prévu d'aider à la mise au point de systèmes volontaires de «certification» pour la durabilité des biocarburants et bioliquides tels qu'ils sont décrits à l'article 18, paragraphe 4, deuxième alinéa, de la directive 2009/28/CE? Si oui, comment?

4.3. **Régimes d'aide à la promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur de l'électricité, appliqués par l'État membre ou un groupe d'États membres**

Ces régimes d'aide peuvent être des régimes réglementaires qui prévoient des objectifs et/ou des obligations. Ils peuvent fournir un soutien financier soit à l'investissement, soit pendant l'exploitation d'une installation. Il existe également des mesures non contraignantes telles que des campagnes d'information, d'éducation et de sensibilisation. Étant donné que les mesures non contraignantes sont décrites ci-dessus, cette évaluation doit porter essentiellement sur les mesures réglementaires et financières.

Décrire les régimes existants en fournissant les références légales, des informations détaillées sur le régime, sa durée (dates de début et de fin), sur l'incidence qu'il a eue dans le passé, et indiquer si des réformes ou l'adoption de nouveaux régimes sont prévues, et le cas échéant, à quelle date. Quels sont les résultats escomptés?

Réglementation

La réglementation peut fixer des objectifs et des obligations. Si une telle obligation existe, fournir les précisions suivantes:

- a) Sur quelle base légale repose cette obligation/cet objectif?
- b) Existe-t-il des objectifs spécifiques à une technologie?
- c) Quels sont les obligations/objectifs concrets par an (par technologie)?
- d) Qui doit respecter l'obligation?
- e) Quelle est la conséquence du non-respect de l'obligation?
- f) Existe-t-il des mécanismes permettant de contrôler que l'obligation est respectée?
- g) Existe-t-il des mécanismes permettant de modifier les obligations/objectifs?

Soutien financier

Le soutien financier peut être classé en différentes catégories. Exemples: soutien financier à l'investissement, subventions en capital, prêts à faibles taux d'intérêt, exonérations ou réductions fiscales, remboursements d'impôt, systèmes d'appel d'offres, obligations en matière d'énergies renouvelables avec ou sans certificats verts (certificats verts négociables), tarifs et primes de rachat, régimes volontaires.

Pour le régime utilisé, quel qu'il soit, donner une description détaillée en répondant aux questions suivantes:

- a) Donner le nom et une brève description du régime.
- b) S'agit-il d'un régime volontaire ou obligatoire?
- c) Qui assure la gestion du régime? (*Organisme de mise en œuvre, autorité de surveillance*)
- d) Quelles sont les mesures prises pour garantir la disponibilité du financement/budget nécessaire pour atteindre l'objectif national?
- e) Comment la fiabilité et la sécurité à long terme sont-elles prises en compte dans le cadre du régime?
- f) Le régime fait-il l'objet d'une révision périodique? Quels sont les types de mécanismes de retour d'information ou d'adaptation qui existent? Comment le régime a-t-il été optimisé jusqu'ici?

- g) Le soutien accordé varie-t-il selon la technologie?
- h) Quelles sont les incidences attendues en ce qui concerne la production d'énergie?
- i) Le soutien est-il conditionné au respect de critères d'efficacité énergétique?
- j) S'agit-il d'une mesure existante? Indiquer la législation nationale régissant ce régime.
- k) S'agit-il d'un régime en projet? Quand serait-il opérationnel?
- l) Quelles sont les dates de début et de fin (durée) fixées pour le régime dans son ensemble?
- m) Y a-t-il des tailles maximales ou minimales de systèmes éligibles?
- n) Un même projet peut-il bénéficier de plusieurs mesures d'aide? Quelles sont les mesures qui peuvent être cumulées?
- o) Existe-t-il des régimes locaux/régionaux? Si c'est le cas, donner des précisions en utilisant des critères identiques.

Questions spécifiques concernant le soutien financier à l'investissement:

- a) Qu'est-ce qui est accordé par le régime (subventions, subventions en capital, prêts à faibles taux d'intérêt, exonérations ou réductions fiscales, remboursements d'impôt)?
- b) Qui peut bénéficier du régime? Est-il spécifiquement lié à une ou plusieurs technologies données?
- c) Les demandes peuvent-elles être soumises et traitées en permanence ou y a-t-il des appels périodiques? Si des appels sont organisés périodiquement, décrire la fréquence et les conditions.

Questions spécifiques concernant les certificats négociables:

- a) Y a-t-il une part obligatoire d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables dans l'offre totale?
- b) À qui incombe l'obligation?
- c) Y a-t-il une différenciation selon les technologies?
- d) Quelles sont les technologies couvertes par le régime?
- e) Les échanges internationaux de certificats sont-ils autorisés? Quelles sont les conditions?
- f) Y a-t-il un prix plancher?
- g) Y a-t-il une sanction en cas de non-respect?
- h) Quel est le prix moyen des certificats? Est-il rendu public? Où?
- i) Quel est le régime d'échange des certificats?
- j) Pendant combien de temps une installation peut-elle bénéficier du régime?

Questions spécifiques concernant les tarifs de rachat fixes:

- a) Quelles sont les conditions requises pour obtenir le tarif fixe?
- b) Y a-t-il un plafond applicable au volume total annuel d'électricité produit ou à la capacité installée pouvant bénéficier de ce tarif?

c) Ce régime est-il lié à une technologie? Quels sont les niveaux de tarifs pour chaque technologie?

d) Existe-t-il d'autres critères qui différencient les tarifs?

e) Pendant combien de temps le tarif fixe est-il garanti?

f) Une adaptation des tarifs est-elle prévue dans le cadre du régime?

Questions spécifiques concernant les primes de rachat:

a) Quelles sont les conditions requises pour obtenir la prime?

b) Y a-t-il un plafond applicable au volume total annuel d'électricité produit ou à la capacité installée pouvant bénéficier de cette prime?

c) S'agit-il d'une autre possibilité existant en parallèle au tarif fixe?

d) Ce régime est-il lié à une technologie? Quels sont les niveaux de prime pour chaque technologie?

e) Y a-t-il un niveau plancher et/ou un plafond pour la prime? Veuillez préciser.

f) Pendant combien de temps la prime est-elle garantie?

g) Une adaptation des tarifs est-elle prévue dans le cadre du régime?

Questions spécifiques concernant les appels d'offres:

a) Quelles sont la fréquence et l'ampleur des appels d'offres?

b) Quelles sont les technologies concernées?

c) Y a-t-il une intégration au développement du réseau interconnecté?

4.4. Régimes d'aide à la promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur du chauffage et du refroidissement, appliqués par l'État membre ou un groupe d'États membres

Suivre la structure du point 4.3 et répondre aux questions pour les mesures d'aide applicables à l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur du chauffage et du refroidissement. Répondre en outre aux questions suivantes:

a) Comment les régimes d'aide applicables à l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables sont-ils adaptés pour encourager l'utilisation de la cogénération à partir de sources renouvelables?

b) Quels régimes d'aide ont été mis en place pour encourager l'utilisation de systèmes de chauffage et de refroidissement urbains ayant recours à des sources d'énergie renouvelables?

c) Quels régimes d'aide ont été mis en place pour encourager l'utilisation de systèmes de chauffage et de refroidissement de petite taille ayant recours à des sources d'énergie renouvelables?

d) Quels régimes d'aide ont été mis en place pour encourager l'utilisation de systèmes de chauffage et de refroidissement ayant recours à des sources d'énergie renouvelables dans des applications industrielles?

4.5. Régimes d'aide à la promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur des transports, appliqués par l'État membre ou un groupe d'États membres

Suivre la structure du point 4.3 et répondre aux questions pour les mesures d'aide applicables à l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur des transports. Établir des distinctions selon les modes de transport (transport routier, transport terrestre non routier). Répondre aux questions supplémentaires suivantes:

- a) Quels sont les obligations/objectifs concrets par an (par carburant ou par technologie)?
- b) L'aide est-elle différenciée selon les types de carburants ou de technologies? Existe-t-il un type particulier d'aide en faveur des biocarburants qui satisfait aux critères de l'article 21, paragraphe 2, de la directive?

4.6. Mesures spécifiques pour la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de la biomasse

La biomasse peut jouer un rôle important en tant qu'énergie primaire dans les trois secteurs: chauffage et refroidissement, électricité et transports. Il est essentiel de disposer d'une stratégie nationale en matière de biomasse pour planifier les rôles et les interactions des différents usages entre les utilisations finales de l'énergie ainsi que les interactions avec d'autres secteurs non énergétiques. Par conséquent, les États membres sont invités à évaluer leur potentiel national et à exploiter davantage les ressources de biomasse nationales et importées. Il conviendra d'analyser l'incidence sur d'autres secteurs non énergétiques (industrie alimentaire et industrie de l'alimentation animale, secteur de la pâte et du papier, secteur de la construction, secteur de l'ameublement, etc.) ainsi que les interactions avec ces secteurs.

4.6.1. Approvisionnement en biomasse: sources nationales et échanges

Dans cette rubrique, les États membres doivent analyser l'approvisionnement en biomasse disponible sur le plan national et les besoins en importations.

Il convient d'établir une distinction entre la biomasse A) provenant de la sylviculture — 1) approvisionnement direct et 2) indirect; B) provenant de l'agriculture et de la pêche — 1) fournie directement et 2) sous-produits/cultures transformées; et C) provenant des déchets — 1) fraction biodégradable des déchets municipaux solides, 2) fraction biodégradable des déchets industriels solides et 3) boues d'épuration. Il est nécessaire de fournir des données pour les premières sous-catégories mentionnées ci-dessus mais la fourniture d'informations plus détaillées est facultative. Cependant, les chiffres cumulés doivent refléter la répartition en catégories ci-dessous et donner des informations sur les rubriques du tableau 7. Le rôle des importations (UE et non UE) et des exportations (si possible, UE et non UE) doit apparaître.

Il est à noter que les copeaux de bois, briquettes et pastilles peuvent provenir directement ou indirectement du secteur de la sylviculture. Si des informations sur les pastilles sont indiquées dans le tableau, il convient de préciser si la matière première provient d'un approvisionnement direct ou indirect.

Dans le cas du biogaz et des biocarburants, c'est la quantité de matière première brute qui doit être indiquée au tableau 7 et non la quantité de matière première transformée. Il est admis que, pour les importations et les exportations, la quantité de matière première de biomasse pour les biocarburants est plus difficile à déterminer et il peut être nécessaire d'avoir recours à des estimations. En revanche, si les informations sur les importations sont données sur la base des importations de biocarburants, cela doit être indiqué dans le tableau.

Tableau 7

Approvisionnement en biomasse en 2006

| Secteur d'origine | | Quantité de ressources nationales (1) | Importé | | Exporté | Quantité nette | Production d'énergie primaire (ktep) |
|--|--|---------------------------------------|---------|--------|-----------|----------------|--------------------------------------|
| | | | UE | Non UE | UE/Non UE | | |
| A) Biomasse provenant de la sylviculture (2) | Dont: | | | | | | |
| | 1) approvisionnement direct en biomasse ligneuse provenant de forêts ou d'autres zones boisées pour la production d'énergie | | | | | | |
| | Facultatif — Donner éventuellement des précisions sur la quantité de matière première entrant dans cette catégorie si les informations sont disponibles: a) coupes b) résidus de coupes (cimes, branches, écorce, souches) c) résidus provenant de la gestion du cadre naturel (biomasse ligneuse provenant de parcs, de jardins, de rangées d'arbres, de buissons) d) autres (préciser) | | | | | | |

| Secteur d'origine | | Quantité de ressources nationales (1) | Importé | | Exporté | Quantité nette | Production d'énergie primaire (ktep) |
|---|---|---------------------------------------|---------|--------|-----------|----------------|--------------------------------------|
| | | | UE | Non UE | UE/Non UE | | |
| | 2) approvisionnement indirect en biomasse ligneuse pour la production d'énergie | | | | | | |
| | <i>Facultatif — Donner éventuellement des précisions si les informations sont disponibles:</i> | | | | | | |
| | a) résidus de scieries, du travail du bois, du secteur de l'ameublement (écorce, sciure) | | | | | | |
| | b) sous-produits du secteur de la pâte et du papier (liqueur noire, tall-oil) | | | | | | |
| | c) combustible ligneux transformé | | | | | | |
| | d) bois recyclé après consommation (bois recyclé pour la production d'énergie, déchets de bois ménagers) | | | | | | |
| | e) autres (préciser) | | | | | | |
| B) Biomasse provenant de l'agriculture et de la pêche | <i>Dont:</i> | | | | | | |
| | 1) cultures et produits de la pêche directement fournis au secteur de la production d'énergie | | | | | | |
| | <i>Facultatif — Donner éventuellement des précisions si les informations sont disponibles:</i> | | | | | | |
| | a) cultures arables (céréales, oléagineuses, betterave à sucre, maïs d'ensilage) | | | | | | |
| | b) plantations | | | | | | |
| | c) plantation forestière à courte rotation | | | | | | |
| | d) autres cultures énergétiques (herbacées) | | | | | | |
| | e) algues | | | | | | |
| | f) autres (préciser) | | | | | | |
| | 2) sous-produits de l'agriculture/résidus transformés et sous-produits de la pêche destinés à la production d'énergie | | | | | | |
| | <i>Facultatif — Donner éventuellement des précisions si les informations sont disponibles:</i> | | | | | | |
| | a) paille | | | | | | |
| | b) fumier | | | | | | |
| | c) graisses animales | | | | | | |
| | d) viande et farines animales | | | | | | |
| | e) sous-produits tels que les tourteaux et les grignons d'olives pour la production d'énergie | | | | | | |
| | f) biomasse issue des fruits (y compris les coques et noyaux) | | | | | | |
| | g) sous-produits de la pêche | | | | | | |
| | h) déchets de taille des vignes, oliviers, arbres fruitiers | | | | | | |
| | i) autres (préciser) | | | | | | |

| Secteur d'origine | | Quantité de ressources nationales ⁽¹⁾ | Importé | | Exporté | Quantité nette | Production d'énergie primaire (ktep) |
|-----------------------------------|---|--|---------|--------|-----------|----------------|--------------------------------------|
| | | | UE | Non UE | UE/Non UE | | |
| C) Biomasse provenant des déchets | <i>Dont:</i> | | | | | | |
| | 1) fraction biodégradable des déchets municipaux solides, y compris les biodéchets (déchets biodégradables provenant de jardins et de parcs, déchets alimentaires et de cuisine ménagers, déchets de la restauration, des traiteurs ou des commerces de détail; et déchets comparables des usines agroalimentaires) et gaz de décharge | | | | | | |
| | 2) fraction biodégradable des déchets industriels (y compris le papier, le carton et les palettes) | | | | | | |
| | 3) boues d'épuration | | | | | | |

(¹) Quantité de ressources en m³ (si possible, sinon utiliser d'autres unités appropriées) pour la catégorie A) et ses sous-catégories et en tonnes pour les catégories B) et C) et leurs sous-catégories.

(²) La biomasse provenant de la sylviculture doit aussi englober la biomasse provenant de secteurs fondés sur la forêt. Dans la catégorie de la biomasse provenant de la sylviculture, les combustibles solides transformés tels que les copeaux de bois, briquettes et pastilles doivent être classés dans les sous-catégories d'origines correspondantes.

Indiquer le facteur de conversion ou la méthode de calcul utilisés ci-dessus pour convertir en énergie primaire la quantité de ressources disponibles.

Préciser sur quelle base la fraction biodégradable des déchets municipaux solides et des déchets industriels a été calculée.

Utiliser le tableau 7a pour fournir une estimation de la contribution de l'énergie provenant de la biomasse en 2015 et 2020 (selon le classement par catégories utilisé dans le tableau 7).

Tableau 7a

Prévisions pour l'approvisionnement en biomasse nationale en 2015 et 2020

| Secteur d'origine | | 2015 | | 2020 | |
|---|--|--|--------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | Quantité de ressources nationales prévue | Production d'énergie primaire (ktep) | Quantité de ressources nationales prévue | Production d'énergie primaire (ktep) |
| A) Biomasse provenant de la sylviculture | 1) approvisionnement direct en biomasse ligneuse provenant de forêts ou d'autres zones boisées pour la production d'énergie | | | | |
| | 2) approvisionnement indirect en biomasse ligneuse pour la production d'énergie | | | | |
| B) Biomasse provenant de l'agriculture et de la pêche | 1) cultures et produits de la pêche directement fournis au secteur de la production d'énergie | | | | |
| | 2) sous-produits de l'agriculture/ résidus transformés et sous-produits de la pêche destinés à la production d'énergie | | | | |

| Secteur d'origine | | 2015 | | 2020 | |
|-----------------------------------|--|--|--------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | Quantité de ressources nationales prévue | Production d'énergie primaire (ktep) | Quantité de ressources nationales prévue | Production d'énergie primaire (ktep) |
| C) Biomasse provenant des déchets | 1) fraction biodégradable des déchets municipaux solides, y compris les biodéchets (déchets biodégradables provenant de jardins et de parcs, déchets alimentaires et de cuisine ménagers, déchets de la restauration, des traiteurs ou des commerces de détail; et déchets comparables des usines agroalimentaires) et gaz de décharge | | | | |
| | 2) fraction biodégradable des déchets industriels (y compris le papier, le carton et les palettes) | | | | |
| | 3) boues d'épuration | | | | |

Quel devrait être le rôle des importations de biomasse jusqu'en 2020? Préciser les quantités attendues (ktep) et les éventuels pays de provenance.

En complément des informations données ci-dessus, fournir une description de la situation actuelle des terres agricoles spécifiquement consacrées à la production d'énergie, comme suit:

Tableau 8

Affectation des terres agricoles à des cultures spécifiquement consacrées à la production d'énergie en 2006

(ha)

| Terres agricoles affectées à des cultures spécifiquement consacrées à la production d'énergie | Surface |
|--|---------|
| 1. Terres affectées à des plantations forestières à courte rotation (saules, peupliers) | |
| 2. Terres affectées à d'autres cultures énergétiques telles que les herbacées (phalaris faux roseau, panic érigé, miscanthus), le sorgho | |

4.6.2. **Mesures destinées à accroître la disponibilité de la biomasse, compte tenu des autres utilisateurs de biomasse (secteurs basés sur l'agriculture et la forêt)**

Exploitation de nouvelles sources de biomasse

- Préciser la surface de terre qui est dégradée.
- Préciser la surface de terre arable non utilisée.
- Existe-t-il des mesures visant à encourager l'affectation de terres arables non utilisées, terres dégradées, etc., à des utilisations énergétiques?
- Existe-t-il des projets d'utilisation de certaines matières premières (telles que le fumier) à des fins énergétiques?
- Existe-t-il une politique spécifique de promotion de la production et de l'utilisation du biogaz? Quelles sont les utilisations qui font l'objet d'une promotion (*chauffage local, chauffage urbain, réseau de biogaz, intégration au réseau de gaz naturel*)?

- f) Quelles sont les mesures prévues pour améliorer les techniques de gestion forestière de manière à maximiser l'extraction de la biomasse de la forêt de manière durable? (*) Comment la gestion forestière sera-t-elle améliorée pour intensifier la croissance future? Quelles sont les mesures prévues pour maximiser l'extraction de la biomasse existante qui peuvent déjà être mises en pratique?

Incidence sur d'autres secteurs

- a) Comment le suivi des incidences de l'utilisation de la biomasse à des fins énergétiques sur d'autres secteurs basés sur l'agriculture et la forêt sera-t-il assuré? Quelles sont ces incidences? (Fournir aussi, si possible, des informations sur les incidences quantitatives.) Un suivi de ces incidences est-il prévu à l'avenir?
- b) Quel type d'évolution prévue dans d'autres secteurs basés sur l'agriculture et la forêt pourrait avoir une incidence sur l'utilisation à des fins énergétiques? (Par exemple, l'amélioration de l'efficacité ou de la productivité pourrait-elle entraîner une augmentation ou une diminution des sous-produits disponibles à des fins énergétiques?)

4.7. Utilisation prévue des transferts statistiques entre États membres et participation prévue à des projets communs avec d'autres États membres et pays tiers

Décrire, dans ce sous-chapitre, les prévisions d'utilisation de mécanismes de coopération entre États membres et entre États membres et pays tiers. Les informations doivent être tirées de celles qui figurent dans le document prévisionnel prévu à l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2009/28/CE.

4.7.1. Aspects procéduraux

- a) Décrire les procédures nationales (étape par étape) établies ou à mettre en place, dans le but d'organiser un transfert statistique ou un projet commun (avec les organismes responsables et les points de contact).
- b) Décrire les moyens par lesquels des organismes privés peuvent proposer des projets communs soit avec les États membres, soit avec des pays tiers, et y participer.
- c) Indiquer les critères qui permettent de déterminer quand les transferts statistiques ou les projets communs seront utilisés.
- d) Quel sera le mécanisme prévu pour associer d'autres États membres intéressés à un projet commun?
- e) Une participation à des projets communs dans d'autres États membres est-elle envisagée? Pour quelle capacité installée/quel volume annuel de production d'électricité ou de chaleur un soutien est-il prévu? Quelles sont les mesures prévues pour fournir des régimes d'aide à ce type de projets?

4.7.2. Estimation de la production excédentaire d'énergie produite à partir de sources renouvelables, par rapport à la trajectoire indicative, qui pourrait être transférée à d'autres États membres

Utiliser le tableau 9 pour fournir les informations demandées.

4.7.3. Estimation du potentiel de projets communs

- a) Dans quels secteurs pouvez-vous proposer de développer l'utilisation des énergies renouvelables sur votre territoire pour les besoins de projets communs?
- b) La technologie à développer a-t-elle été précisée? Pour quelle capacité installée/quel volume annuel de production d'électricité ou de chaleur?
- c) Comment les sites destinés aux projets communs seront-ils désignés? (Par exemple, les autorités locales et régionales ou les promoteurs peuvent-ils recommander des sites? Ou tout projet peut-il participer, quelle que soit sa localisation?)
- d) Connaissez-vous le potentiel de projets communs dans d'autres États membres ou dans des pays tiers? (Dans quel secteur? Pour quelle capacité? Quel est le soutien prévu? Pour quelles technologies?)
- e) Avez-vous des préférences en matière de soutien à certaines technologies? Si oui, lesquelles?

(*) On trouvera des recommandations dans le rapport publié en juillet 2008 par le Groupe de travail ad hoc II du Comité permanent forestier sur l'exploitation et l'utilisation efficace du bois et des résidus de bois à des fins énergétiques. Le rapport (en anglais) peut être téléchargé à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/agriculture/fore/publi/sfc_wgii_final_report_072008_en.pdf

4.7.4. **Estimation de la demande d'énergie produite à partir de sources renouvelables à satisfaire par des moyens autres que la production nationale**

Utiliser le tableau 9 pour fournir les informations demandées.

Tableau 9

Estimation de la production excédentaire/et ou déficitaire d'énergie produite à partir de sources renouvelables, par rapport à la trajectoire indicative, qui pourrait être transférée à/provenir d'autres États membres en [nom de l'État membre]

| | (ktep) | | | | | | | | | | |
|---|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Excédent prévu dans le document prévisionnel | | | | | | | | | | | |
| Excédent prévu dans le plan d'action national | | | | | | | | | | | |
| Déficit prévu dans le document prévisionnel | | | | | | | | | | | |
| Déficit prévu dans le plan d'action national | | | | | | | | | | | |

5. ÉVALUATIONS

5.1. **Contribution totale prévue de chaque technologie de production d'énergie à partir de sources renouvelables à la réalisation des objectifs contraignants de 2020 et trajectoire indicative pour les parts, dans les secteurs de l'électricité, du chauffage et du refroidissement et des transports, de l'énergie produite à partir de sources renouvelables**

La contribution de chaque technologie fondée sur des sources d'énergie renouvelables afin d'atteindre la trajectoire et les objectifs de 2020 dans les secteurs de l'électricité, du chauffage et du refroidissement et des transports, doit être estimée en indiquant un scénario futur envisageable, sans établir nécessairement d'objectif technologique ou d'obligation.

Pour le secteur de l'électricité, il convient d'indiquer, par technologie, à la fois la capacité installée prévue (cumulée) en MW et la production annuelle (en GWh). Pour l'hydroélectricité, il convient d'établir une distinction entre les installations dont la capacité installée est inférieure à 1 MW, celles dont la capacité installée est comprise entre 1 MW et 10 MW et celles dont la capacité est supérieure à 10 MW. Pour l'énergie solaire, il convient de fournir des informations détaillées distinctes pour la contribution des systèmes solaires photovoltaïques et pour l'énergie solaire concentrée. Pour l'énergie éolienne, les données concernant les installations à terre et en mer doivent être séparées. Pour la biomasse, il convient d'établir une distinction entre les formes solide, liquide et gazeuse de biomasse destinée à la production d'électricité.

Pour le secteur du chauffage et du refroidissement, il convient de donner des estimations à la fois pour la capacité installée prévue et la production pour l'énergie géothermique, l'énergie solaire, les pompes à chaleur et les technologies de la biomasse en prévoyant, pour cette dernière catégorie, une ventilation selon les formes solide, liquide et gazeuse de la biomasse. Il convient d'estimer la contribution des installations de chauffage urbain utilisant des sources d'énergie renouvelables.

La contribution de chacune des différentes technologies à l'objectif en matière d'énergies renouvelables dans le secteur des transports doit être indiquée pour les biocarburants ordinaires (bioéthanol et biodiesel), les biocarburants provenant de déchets et de résidus, les biocarburants produits à partir de matières celluloseuses d'origine non alimentaire ou de matières lignocellulosiques, le biogaz, l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables et l'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables.

Si des estimations concernant le développement de l'utilisation de certaines technologies par région existent, les indiquer après le tableau.

Tableau 10a

Estimation de la contribution totale (capacité installée, production brute d'électricité) prévue de chaque technologie fondée sur des sources d'énergie renouvelables en [nom de l'État membre] afin d'atteindre les objectifs contraignants de 2020 et la trajectoire indicative pour les parts de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur de l'électricité de 2010 à 2014

| | 2005 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | |
|---|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| | MW | GWh |
| Hydroélectricité: | | | | | | | | | | | | |
| < 1MW | | | | | | | | | | | | |
| 1MW–10 MW | | | | | | | | | | | | |
| > 10MW | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont par pompage:</i> | | | | | | | | | | | | |
| Géothermique | | | | | | | | | | | | |
| Énergie solaire: | | | | | | | | | | | | |
| <i>photovoltaïque</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>énergie solaire concentrée</i> | | | | | | | | | | | | |
| Énergie hydrocinétique/houlomotrice/ marémotrice | | | | | | | | | | | | |
| Énergie éolienne | | | | | | | | | | | | |
| <i>installations terrestres</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>installations en mer</i> | | | | | | | | | | | | |
| Biomasse: | | | | | | | | | | | | |
| <i>solide</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>biogaz</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>bioliquides</i> ⁽¹⁾ | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont en cogénération</i> | | | | | | | | | | | | |

(¹) Ne tenir compte que de ceux qui satisfont aux critères de durabilité (voir l'article 5, paragraphe 1, dernier alinéa, de la directive 2009/28/CE).

Tableau 10b

Estimation de la contribution totale (capacité installée, production brute d'électricité) prévue de chaque technologie fondée sur des sources d'énergie renouvelables en [nom de l'État membre] afin d'atteindre les objectifs contraignants de 2020 et la trajectoire indicative pour les parts de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur de l'électricité de 2015 à 2020

| | 2015 | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|---|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| | MW | GWh |
| Hydroélectricité: | | | | | | | | | | | | |
| < 1MW | | | | | | | | | | | | |
| 1MW–10 MW | | | | | | | | | | | | |
| > 10MW | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont par pompage:</i> | | | | | | | | | | | | |
| Géothermique | | | | | | | | | | | | |
| Énergie solaire: | | | | | | | | | | | | |
| <i>photovoltaïque</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>énergie solaire concentrée</i> | | | | | | | | | | | | |
| Énergie hydrocinétique/houlomotrice/ marémotrice | | | | | | | | | | | | |
| Énergie éolienne | | | | | | | | | | | | |
| <i>installations terrestres</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>installations en mer</i> | | | | | | | | | | | | |
| Biomasse: | | | | | | | | | | | | |
| <i>solide</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>biogaz</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>bioliquides ⁽¹⁾</i> | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont en cogénération</i> | | | | | | | | | | | | |

⁽¹⁾ Ne tenir compte que de ceux qui satisfont aux critères de durabilité (voir l'article 5, paragraphe 1, dernier alinéa, de la directive 2009/28/CE).

Tableau 11

Estimation de la contribution totale [consommation finale d'énergie ⁽⁵⁾] prévue de chaque technologie fondée sur des sources d'énergie renouvelables en [nom de l'État membre] afin d'atteindre les objectifs contraignants de 2020 et la trajectoire indicative pour les parts de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur du chauffage et du refroidissement de 2010 à 2020

(ktep)

| | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Géothermique (à l'exception de la chaleur géothermique à basse température dans des applications de pompes à chaleur) | | | | | | | | | | | | |
| Solaire | | | | | | | | | | | | |
| Biomasse: | | | | | | | | | | | | |
| <i>solide</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>biogaz</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>bioliquides</i> ⁽¹⁾ | | | | | | | | | | | | |
| Énergie renouvelable des pompes à chaleur: | | | | | | | | | | | | |
| — dont aérothermique: | | | | | | | | | | | | |
| — dont géothermique: | | | | | | | | | | | | |
| — dont hydrothermique: | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont chauffage urbain</i> ⁽²⁾ | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont biomasse dans les ménages</i> ⁽³⁾ | | | | | | | | | | | | |

⁽¹⁾ Ne tenir compte que de ceux qui satisfont aux critères de durabilité (voir l'article 5, paragraphe 1, dernier alinéa, de la directive 2009/28/CE).

⁽²⁾ Chauffage et/ou refroidissement urbain sur la consommation totale de chauffage et refroidissement produits à partir de sources d'énergie renouvelable (SER-CU).

⁽³⁾ Sur la consommation totale de chauffage et refroidissement produits à partir de sources d'énergie renouvelables.

⁽⁵⁾ Utilisation directe et chauffage urbain, conformément à la définition de l'article 5, paragraphe 4 de la directive 2009/28/CE.

Tableau 12

Estimation de la contribution totale prévue de chaque technologie fondée sur des sources d'énergie renouvelables en [nom de l'État membre] afin d'atteindre les objectifs contraignants de 2020 et la trajectoire indicative pour les parts de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur des transports de 2010 à 2020 ⁽⁶⁾

| | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bioéthanol/bio-ETBE | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont biocarburants ⁽¹⁾ Article 21, paragraphe</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont importations ⁽²⁾</i> | | | | | | | | | | | | |
| Biodiesel | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont biocarburants ⁽¹⁾ Article 21, paragraphe 2</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont importations ⁽³⁾</i> | | | | | | | | | | | | |
| Hydrogène provenant de sources renouvelables | | | | | | | | | | | | |
| Électricité provenant de sources renouvelables | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont transport routier</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont transport non routier</i> | | | | | | | | | | | | |
| Autres (biogaz, huiles végétales, etc.) — Préciser | | | | | | | | | | | | |
| <i>dont biocarburants ⁽¹⁾ Article 21, paragraphe 2</i> | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | | | | | | | | | | |

⁽¹⁾ Biocarburants figurant à l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2009/28/CE.

⁽²⁾ Sur la quantité totale de bioéthanol/bio-ETBE.

⁽³⁾ Sur la quantité totale de biodiesel.

5.2. **Contribution totale prévue des mesures d'efficacité énergétique et d'économies d'énergie afin d'atteindre les objectifs contraignants de 2020 et la trajectoire indicative pour les parts, dans les secteurs de l'électricité, du chauffage et du refroidissement et des transports, de l'énergie produite à partir de sources renouvelables**

Pour cette exigence, la réponse doit figurer au tableau 1, chapitre 2.

5.3. **Évaluation des incidences (facultative)**

Tableau 13

Évaluation des coûts et avantages des mesures stratégiques d'aide aux énergies renouvelables

| Mesure | Utilisation d'énergie renouvelable escomptée (ktep) | Coût prévu (en EUR) — Indiquer les échéances | Réduction attendue des GES par gaz (t/an) | Création d'emplois attendue |
|--------|---|--|---|-----------------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

⁽⁶⁾ Pour les biocarburants, ne tenir compte que de ceux qui satisfont aux critères de durabilité (voir l'article 5, paragraphe 1, dernier alinéa, de la directive 2009/28/CE).

5.4. Élaboration du plan d'action national en matière d'énergies renouvelables et suivi de sa mise en œuvre

- a) Comment les autorités locales et/ou régionales et/ou les villes ont-elles été associées à l'élaboration de ce plan d'action? D'autres acteurs ont-ils été associés?
 - b) Existe-t-il des projets concernant la mise au point de stratégies locales/régionales en matière d'énergies renouvelables? Si c'est le cas, il convient de les exposer. Si les compétences nécessaires sont déléguées aux niveaux local/régional, quel mécanisme est prévu pour garantir la conformité aux objectifs nationaux?
 - c) Décrire la consultation publique effectuée pour élaborer le plan d'action.
 - d) Indiquer le point de contact national/l'autorité nationale ou organisme responsable du suivi du plan d'action national en matière d'énergies renouvelables.
 - e) Existe-t-il un système de surveillance, avec des indicateurs pour les différents instruments et mesures, qui permette d'assurer le suivi du plan d'action national en matière d'énergies renouvelables? Si c'est le cas, fournir si possible des détails.
-

DÉCISION DE LA COMMISSION**du 13 juillet 2009****désignant un membre du conseil de surveillance du Groupe consultatif pour l'information financière en Europe possédant une expérience en matière de politique des pouvoirs publics**

(2009/549/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément au règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales ⁽¹⁾, un comité technique comptable devrait fournir son aide et ses compétences techniques à la Commission aux fins de l'évaluation par celle-ci des normes comptables internationales. C'est le Groupe consultatif pour l'information financière en Europe (EFRAG) qui pourvoit aux missions de ce comité technique comptable.
- (2) L'EFRAG a été créé en 2001 par des organisations européennes représentant des émetteurs, des investisseurs et des professionnels de la comptabilité participant au processus d'information financière.
- (3) À la suite des réformes opérées dans la structure d'administration de l'EFRAG, son conseil de surveillance comprend quatre membres spécialement choisis pour leur expérience dans le domaine de l'élaboration des politiques des pouvoirs publics à l'échelon national ou européen. Conformément à l'appendice 1, point 3.2, des

statuts de l'EFRAG, il appartient à la Commission de désigner ces membres possédant de l'expérience dans le domaine de l'élaboration des politiques des pouvoirs publics. La nomination des membres du conseil de surveillance est une prérogative de l'assemblée générale de l'EFRAG.

- (4) À l'issue d'un appel à candidatures public ⁽²⁾, la Commission a retenu un candidat susceptible de siéger au conseil de surveillance de l'EFRAG en qualité de membre possédant de l'expérience dans le domaine de l'élaboration des politiques des pouvoirs publics,

DÉCIDE:

Article unique

La Commission désigne M. Pedro SOLBES pour siéger au conseil de surveillance du Groupe consultatif pour l'information financière en Europe en tant que membre possédant de l'expérience dans le domaine de l'élaboration des politiques des pouvoirs publics.

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par la Commission

Charlie McCREEVY

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 243 du 11.9.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO C 74 du 28.3.2009, p. 61.

Prix d'abonnement 2009 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

| | | |
|---|---|---------------------------------------|
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement | 22 langues officielles de l'UE | 1 000 EUR par an (*) |
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement | 22 langues officielles de l'UE | 100 EUR par mois (*) |
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + CD-ROM annuel | 22 langues officielles de l'UE | 1 200 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement | 22 langues officielles de l'UE | 700 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement | 22 langues officielles de l'UE | 70 EUR par mois |
| Journal officiel de l'UE, série C, édition papier uniquement | 22 langues officielles de l'UE | 400 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, série C, édition papier uniquement | 22 langues officielles de l'UE | 40 EUR par mois |
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, CD-ROM mensuel (cumulatif) | 22 langues officielles de l'UE | 500 EUR par an |
| Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions par semaine | Multilingue: 23 langues officielles de l'UE | 360 EUR par an (= 30 EUR par mois) |
| Journal officiel de l'UE, série C — Concours | Langues selon concours | 50 EUR par an |

(*) Vente au numéro: — jusqu'à 32 pages: 6 EUR
— de 33 à 64 pages: 12 EUR
— au-delà de 64 pages: prix fixé cas par cas

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un CD-ROM multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les publications payantes éditées par l'Office des publications sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>