

# Europeiska unionens officiella tidning

# L 182



Svensk utgåva

## Lagstiftning

femtioandra årgången

15 juli 2009

### Innehållsförteckning

#### I Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras

#### FÖRORDNINGAR

- ★ **Rådets förordning (EG) nr 617/2009 av den 13 juli 2009 om öppnande av en autonom tullkvot för import av nötkött av hög kvalitet** ..... 1
- Kommissionens förordning (EG) nr 618/2009 av den 14 juli 2009 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker ..... 2
- ★ **Kommissionens förordning (EG) nr 619/2009 av den 13 juli 2009 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen <sup>(1)</sup>** ..... 4
- ★ **Kommissionens förordning (EG) nr 620/2009 av den 13 juli 2009 om förvaltning av importtullkvoter för nötkött av hög kvalitet** ..... 25
- ★ **Kommissionens förordning (EG) nr 621/2009 av den 14 juli 2009 om förbud mot fiske efter makrill i områdena VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc och VIIIe, EG-vatten i område Vb och internationella vatten i områdena IIa, XII och XIV med fartyg som för spansk flagg** ..... 31

- II Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt

BESLUT

**Kommissionen**

2009/548/EG:

- ★ **Kommissionens beslut av den 30 juni 2009 om fastställande av en mall för nationella handlingsplaner för energi från förnybara energikällor i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG [delgivet med nr K(2009) 5174] <sup>(1)</sup>.....** 33

2009/549/EG:

- ★ **Kommissionens beslut av den 13 juli 2009 om nominering av en person som ska företräda allmänheten i styrelsen för den europeiska rådgivande gruppen för finansiell rapportering (European Financial Reporting Advisory Group) .....** 63



<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

## I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

## FÖRORDNINGAR

## RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 617/2009

av den 13 juli 2009

## om öppnande av en autonom tullkvot för import av nötkött av hög kvalitet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 133,

med beaktande av kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Eftersom det ligger i gemenskapens intresse att etablera harmoniska handelsförbindelser med tredjeländer bör det, som en autonom åtgärd, öppnas en tullkvot för import till gemenskapen av 20 000 ton färskt, kylt eller fryst nötkött av hög kvalitet.
- (2) I enlighet med artikel 144 i rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter (enda förordningen om de gemensamma organisationerna av marknaden)<sup>(1)</sup>, jämförd med artikel 4 i den förordningen, ska tullkvoter för produkter som omfattas av den förordningen öppnas och förvaltas av kommissionen enligt närmare bestämmelser som antas i enlighet med förfarandet i artikel 195.2 i den förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

1. En årlig tullkvot för import till gemenskapen av 20 000 ton, uttryckt i produktvikt, med löpnummer 09.4449, öppnas härmed för färskt, kylt eller fryst nötkött av hög kvalitet enligt KN-nummer 0201, 0202, 0206 10 95 och 0206 29 91.

2. För den kvot som avses i punkt 1 ska en värdetull på 0 % tillämpas.

3. Kvotåret ska löpa från och med den 1 juli till och med den 30 juni.

*Artikel 2*

Kommissionen ska förvalta den tullkvot som avses i artikel 1 i enlighet med artikel 144 och artikel 195.2 i förordning (EG) nr 1234/2007.

*Artikel 3*

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 augusti 2009.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 13 juli 2009.

På rådets vägnar

E. ERLANDSSON

Ordförande

<sup>(1)</sup> EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 618/2009****av den 14 juli 2009****om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter ("enda förordningen om de gemensamma organisationerna av marknaden")<sup>(1)</sup>,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1580/2007 av den 21 december 2007 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordningar (EG) nr 2200/96, (EG) nr 2201/96 och (EG) nr 1182/2007 avseende sektorn för frukt och grönsaker<sup>(2)</sup>, särskilt artikel 138.1, och

av följande skäl:

I förordning (EG) nr 1580/2007 anges som tillämpning av resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguayrundan kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena vid import från tredje land för de produkter och de perioder som anges i bilaga XV, del A till den förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

De schablonvärden vid import som avses i artikel 138 i förordning (EG) nr 1580/2007 ska fastställas i bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den 15 juli 2009.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 juli 2009.

På kommissionens vägnar

Jean-Luc DEMARTY

Generaldirektör för jordbruk och  
landsbygdsutveckling

<sup>(1)</sup> EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 350, 31.12.2007, s. 1.

## BILAGA

## Fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångsriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

KN-nr	Kod för tredjeland <sup>(1)</sup>	Schablonvärde vid import
0702 00 00	MK	30,0
	ZZ	30,0
0707 00 05	TR	106,6
	ZZ	106,6
0709 90 70	TR	102,0
	ZZ	102,0
0805 50 10	AR	49,3
	TR	53,0
	ZA	67,1
	ZZ	56,5
0808 10 80	AR	85,4
	BR	73,6
	CL	97,7
	CN	94,7
	NZ	96,5
	US	98,1
	ZA	81,9
	ZZ	89,7
0808 20 50	AR	84,7
	CL	76,8
	NZ	87,2
	ZA	101,6
	ZZ	87,6
0809 10 00	HR	90,0
	TR	189,4
	XS	103,5
	ZZ	127,6
0809 20 95	TR	262,6
	ZZ	262,6
0809 30	TR	145,4
	ZZ	145,4

<sup>(1)</sup> Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden "ZZ" betecknar "övrigt ursprung".

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 619/2009**

av den 13 juli 2009

**om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen**

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjuds att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 4, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 <sup>(2)</sup> över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen.
- (2) Vissa medlemsstater har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av gemenskapsförteckningen. Relevant information har även lämnats av olika tredjeländer. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller, då detta inte varit praktiskt möjligt, via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i gemenskapen eller beslut om att ändra villkoren i verksamhetsförbud för lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför

kommissionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart <sup>(3)</sup>.

- (5) Kommissionen, och i särskilda fall även vissa medlemsstater, har samrått med de myndigheter som ansvarar för tillsynen över de berörda lufttrafikföretagen.
- (6) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

**EG-lufttrafikföretag**

- (7) Till följd av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EG-lufttrafikföretag samt från områdesspecifika inspektioner och granskningar som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa korrigerande åtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerats om dessa åtgärder: behöriga grekiska myndigheter rapporterade att driftstillståndet för lufttrafikföretaget EuroAir Ltd hade dragits in den 8 maj 2009; behöriga svenska myndigheter rapporterade att driftstillståndet för lufttrafikföretaget Nordic Airways AB ("Regional") hade dragits in den 23 januari 2009 och för lufttrafikföretaget Fly Excellence AB den 31 mars 2009.

**One Two Go Airlines och Orient Thai Airlines***One Two Go Airlines*

- (8) Den 8 april 2009 informerade behöriga thailändska myndigheter (Thai DCA – den civila luftfartsmyndigheten i Thailand) kommissionen om att man dragit in lufttrafikföretaget One Two Go:s driftstillstånd. Trots att One Two Go överklagat denna indragning bekräftade Thai DCA den 4 maj 2009 att man stod fast vid detta beslut.
- (9) Med beaktande av att One Two Go förlorat sitt driftstillstånd, och att dess operativa licens således inte kan anses vara giltig, betraktas One Two Go på grundval av de gemensamma kriterierna inte längre som ett *lufttrafikföretag* enligt definitionen i artikel 2 i förordning (EG) nr 2111/2005 och bör således strykas från bilaga A.

<sup>(1)</sup> EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.

<sup>(3)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

*Orient Thai Airlines*

(10) Enligt bestämmelserna i kommissionens förordning (EG) nr 298/2009 av den 8 april 2009 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen <sup>(1)</sup> har den civila luftfartsmyndigheten i Thailand (Thai DCA) tillhandahållit kommissionen information om i vilken utsträckning som Orient Thai:s avhjälpande åtgärder varit effektiva samt om de åtgärder som Thai DCA vidtagit för att åtgärda de säkerhetsbrister som tidigare konstaterats och som ledde till att Orient Thai:s luftfartyg av typen MD-80 belades med flygförbud under 75 dagar fram till den 7 oktober 2008.

(11) Med hänvisning till dessa uppgifter finner kommissionen att inga ytterligare åtgärder krävs.

**Ukrainska lufttrafikföretag***Den övergripande säkerhetstillsynen av ukrainska lufttrafikföretag*

(12) Efter att förordning (EG) nr 298/2009 antagits besökte en EU-expertgrupp den 25–29 maj 2009 Ukraina för att kontrollera i vilken utsträckning den handlingsplan som lämnats in av behöriga ukrainska myndigheter genomförts i syfte att förbättra tillsynen av och säkerheten hos de två lufttrafikföretag, Ukraine Cargo Airways och Ukrainian Mediterranean Airlines, som belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen. För att kontrollera det sätt på vilket Ukrainas statliga luftfartsförvaltning utför sin tillsyn träffade EU-expertgruppen två lufttrafikföretag – South Airlines och Khors Air Company, som flyger till gemenskapen och varit föremål för rampinspektioner i gemenskapen och i andra ECAC-länder.

(13) Ukrainas statliga luftfartsförvaltning har inte nämnvärt förbättrat genomförandet av sin handlingsplan. Samtliga åtgärder (12/12) som fastställs av Ukrainas statliga luftfartsförvaltning i den handlingsplan som lades fram den 31 maj 2008 för att förbättra tillsynen återstår fortfarande att genomföra. Ingen certifiering har skett enligt de krav som Ukrainas statliga luftfartsförvaltning tillkännagjorde, relevant lagstiftning har inte antagits och de avhjälpande åtgärderna kommer inte att ha slutförts förrän tidigast i juli 2011 och i vissa fall först 2015.

(14) Problemen med genomförandet av handlingsplanen sammanhänger direkt med Ukrainas komplicerade rättsystem som inte gör det möjligt att klart fastställa vilka standarder som tillämpas för att godkänna luftfartyg och operatörer samt om huruvida de verkligen överensstämmer med vad som fastställs i civila luftfartsorganisationens (ICAO) bilagor. Detta bekräftades vid mötena med de fyra operatörerna.

(15) Av besöksrapporten framgår även att behöriga ukrainska myndigheter inte har tillräckligt många kompetenta medarbetare för att kunna utföra erforderlig tillsyn (luftvärldighets- och driftskontroller) av de 74 innehavarna av driftstillstånd. Man kunde inte fullständigt redogöra för genomförandet av den fortlöpande tillsynsverksamheten, och de efterföljande kommentarerna från behöriga ukrainska myndigheter bringade ingen klarhet i dessa frågor. En ingående genomgång av det system som tillämpas av behöriga ukrainska myndigheter för utfärdande av driftstillstånd ger vid handen att detta system inte klart fastställer vilka bestämmelser/standarder som gäller för certifiering. Vidare finns inga klara uppgifter om exakt vilken flotta som erhållit tillstånd för att bedriva verksamhet och exakt vilka slags tillstånd de fått.

(16) Behöriga ukrainska myndigheter kommenterade inte dessa påståenden på ett sådant sätt att man kunde ta tillbaka de påpekanden som gjordes i samband med besöket. De olika avhjälpande åtgärder som myndigheterna aviserat måste noggrant följas upp och kontinuerligt utvärderas även mot bakgrund av resultaten från det besök som USOAP genomförde i juni 2008. Till följd av besöket lade behöriga ukrainska myndigheter även fram en ny plan för avhjälpande åtgärder vars genomförande beror på om en ny luftfartslagstiftning antas planenligt 2010. Följaktligen kommer antagandet av olika tillämpningsföreskrifter inte att slutföras förrän under andra hälften av 2011 för flygplanstrafik, slutet av 2012 för certifiering av flygbesättningar och slutet av 2015 för fortsatt luftvärldighet.

(17) Mot bakgrund av vad som konstaterades i samband med besöket och de redogörelser som gavs vid flygsäkerhetskommitténs möte den 1 juli 2009 kommer kommissionen även fortsättningsvis att ingående följa genomförandet av dessa åtgärder och samarbeta med behöriga ukrainska myndigheter för att bistå dem i arbetet med att förbättra tillsynen och ta itu med bristerna i efterlevnaden. Medlemsstaterna kommer dessutom genom att prioritera rampinspektioner på luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag som är godkända i Ukraina att systematiskt kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 351/2008 <sup>(2)</sup>.

*Motor Sich JSC Airlines*

(18) Efter antagandet av förordning (EG) nr 298/2009 uppmanades Motor Sich JSC Airlines att lägga fram all relevant information, däribland avhjälpande åtgärder, i syfte att åtgärda sådana brister som tidigare påpekats. Behöriga ukrainska myndigheter lämnade information med redogörelse för de åtgärder som vidtagits i fråga om lufttrafikföretagets driftstillstånd. Motor Sich tillhandahöll dokumentation den 4 juni 2009 med uppgifter om att företaget gjort en analys av de grundläggande orsakerna och tagit fram avhjälpande åtgärder för att råda bot på alla säkerhetsbrister. Analysen och de avhjälpande åtgärderna godkändes av behöriga ukrainska myndigheter. Företaget skickade även den 15 juni en skrivelse omfattande

<sup>(1)</sup> EUT L 95, 9.4.2009, s. 16.

<sup>(2)</sup> EUT L 109, 19.4.2008, s. 7.

avhjälpande åtgärder till behöriga franska myndigheter som utfört en inspektion<sup>(1)</sup> av luftfartyget AN-12 (UR-11819). Enligt planen för avhjälpande åtgärder har lufttrafikföretagets handböcker och dokumentation (driftshandbok och flyghandbok) ändrats så att de överensstämmer med ICAO:s standarder och därmed möjliggör erforderliga flygförberedelser.

(19) Att utbilda piloter och besättning är dock inte tillräckligt för att garantera att ändrade handböcker och ändrade förfaranden tillämpas på ett effektivt sätt så att det stora antalet ändringar omfattas. Kommissionen har dessutom inte erhållit någon information från behöriga ukrainska myndigheter som påvisar att genomförandegraden kontrolleras och att åtgärderna verkligen slutförs så att de säkerhetsbrister som upptäckts åtgärdas på ett hållbart sätt.

(20) Kommission anser mot bakgrund av dessa påpekanden och på grundval av de gemensamma kriterierna att lufttrafikföretaget Motor Sich i dagsläget inte uppfyller erforderliga säkerhetsstandarder och således även fortsättningsvis bör förtecknas i bilaga A.

#### *Ukraine Cargo Airways*

(21) Efter att förordning (EG) nr 298/2009 antagits besökte en EU-expertgrupp Ukraine Cargo Airways den 27 maj 2009. Av besöksrapporten framgår att Ukraine Cargo Airways (UCA) flotta reducerats avsevärt under det senaste året. Den har minskat från 20 luftfartyg i början av 2008 (tio IL-76, tre AN-12, tre AN-26, tre MIL-8 helikoptrar och ett Tupolev Tu-134) till 4 luftfartyg då besöket ägde rum (två IL-76, ett AN-12 and ett AN-26). Av de fyra luftfartyg som har driftstillstånd är endast ett, ett IL-76 (UR-UCC) i luftvärdigt skick. Luftvärdighetsbeviset för övriga tre luftfartyg med driftstillstånd har löpt ut. Lufttrafikföretaget uppgav att alla övriga luftfartyg inte längre var luftvärldiga och inte är i trafik.

(22) Enligt rapporten har Ukraine Cargo Airways gjort stora framsteg i fråga om genomförandet av den handlingsplan för avhjälpande åtgärder som lades fram för kommissionen den 1 april 2008. Av planerade 22 åtgärder har 19 uppgetts vara genomförda och avslutade. Säkerhetspolicy och dokumentationen har setts över och förbättrats. En intern avdelning för säkerhetsinspektioner har inrättats. Luftfartygens tekniska skick har förbättrats. Utbildningen av besättningen har setts över och förbättrats. Emellertid har tre åtgärder som föreslagits i planen för avhjälpande åtgärder inte vidtagits. Den allvarligaste är avsaknaden av syrgasmasker av snabbt applicerbara typ för IL-76, AN-12 och AN-26, vilket enligt ICAO:s bestämmelser krävs för flygning över en viss höjd.

(23) I rapporten påpekas även allvarliga säkerhetsbrister när det gäller flygverksamheten, utbildningen, kontroller, fortsatt luftvärldighet och underhåll. Vidare är kvalitetsstyrningssystemet bristfälligt eftersom det inte finns några

garantier för att de brister som fastställts vid den interna granskningen eller som behöriga ukrainska myndigheter konstaterat verkligen åtgärdas eller kontrolleras innan ärendet avslutas. Dessutom finns det ingen garanti för att brister analyseras fortlöpande. Dessa påpekanden väcker frågor om huruvida de avhjälpande åtgärder som införts av Ukraine Cargo Airways är hållbara efter det att verksamhetsförbud införts.

(24) Företaget uppmanades att yttra sig. Den 10 juni 2009 tillhandahöll Ukraine Cargo Airways dokumentation avseende de brister som påpekats vid besöket. Av de 16 påpekanden som gjordes till följd av besöket kunde ett avföras efter att dokumentationen granskats. I fråga om två påpekanden rörande driftshandboken och driftstillståndet uppgav företaget att man lämnat in ändringar av driftshandboken till behöriga ukrainska myndigheter för godkännande och begärt en begränsning av den tillåtna flygnivån i driftstillståndet för luftfartygen AN-12 (UR-UCN) och AN-26 (UR-UDM).

(25) Kommissionen fick ingen information om ett godkännande av de ändringar (begränsningar) som Ukraine Cargo Airways begärt. Företaget begärde att få framföra sina synpunkter och lämnade en redogörelse för kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 1 juli med uppgift om att av de totala 51 avhjälpande åtgärderna återstod fortfarande 15 att genomföra, vilket skulle vara klart i slutet av augusti 2009, varefter behöriga ukrainska myndigheter skulle utföra sin kontroll. Kommissionen förbehöll sig rätten att kontrollera detta lufttrafikföretags genomförande av de avhjälpande åtgärderna.

(26) Kommission anser mot bakgrund av dessa påpekanden och på grundval av de gemensamma kriterierna att Ukraine Cargo Airways i dagsläget inte uppfyller erforderliga säkerhetsstandarder och således även fortsättningsvis bör förtecknas i bilaga A.

#### *Ukrainian Mediterranean Airlines*

(27) Efter att förordning (EG) nr 298/2009 antagits besökte en EU-expertgrupp lufttrafikföretaget den 28 maj 2009. Rapporten ger vid handen att Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) har väsentligt förbättrat sitt dokumentationssystem som genomgått en total översyn. En säkerhetsavdelning har inrättats och en kontaktpunkt för Safa-inspektioner har utsetts. Utbildningen har setts över och förbättrats. UMAir hävdar att man slutfört genomförandet av planen för avhjälpande åtgärder och att behöriga ukrainska myndigheter utfört sin kontroll. Kontrollgruppen har dock konstaterat att en del brister kvarstår när det gäller vissa avhjälpande åtgärder. De avhjälpande åtgärder som vidtagits av UMAir i fråga om DOI (Dry Operating Index) förefaller inte att tillämpas på ett korrekt sätt för alla typer av luftfartyg som har driftstillstånd. Vissa avhjälpande åtgärder som avser brister som konstaterats vid Safa-inspektionen åtgärdas inte systematiskt, vilket gäller bland annat fastställande av de grundläggande problemen (oljeläckage i motorn, saknade skruvar, prestandabegränsningar i MEL).

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2008-564.



- (28) Vidare påpekades avsevärda säkerhetsbrister när det gäller driften, fortsatt luftvärdighet, underhåll och teknik. Det finns inget klart förfarande som ska tillämpas av besättning ombord på UMAir-flygningar om det inträffar motorfel under flygning (drift-down). I driftshandboken föreskrivs inte heller något förfarande för rapportering av att en nödsituation föreligger när den förväntade/beräknade bränslereserven vid landning beräknas ligga under miniminivån. Vidare fanns det inga belägg för att ett av luftfartygen (UR-CFF) och dess motor uppfyllde kraven i luftvärdighetsdirektivet. Samtidigt fann man flera brister avseende luftfartyg av typen DC-9 och MD 83. Reglerna i korrosionsskyddsprogrammet och kontrollprogrammet (CPCP, fastställande av korrosionsnivå och regler för rapportering) följs inte heller. När det gäller lufttrafikföretagets kvalitetssystem fastställde EU-teamet i sin rapport att man inte kunde påvisa att alla underhållsaspekter och flygdriftsförfaranden kontrolleras kontinuerligt. De åtgärder som vidtas beaktar inte alltid de grundläggande problemen och det finns inte något övergripande system för att följa upp de brister som ännu inte åtgärdats (intern och extern granskning samt påpekanden om brister från ukrainska SAA).
- (29) Företaget uppmanades att lämna synpunkter. UMAir lade fram en plan för avhjälpande åtgärder som godkänkts av behöriga ukrainska myndigheter vid flygsäkerhetskommitténs möte den 1 juli 2009. Planen för avhjälpande åtgärder har utarbetats i syfte att ta itu med de säkerhetsbrister som konstaterades vid besöket. Lufttrafikföretagets redogörelse erbjöd dock inte någon lösning på de påpekanden som gjordes i samband med besöket framför allt när det gäller fortsatt luftvärdighet. Kommissionen förbehöll sig rätten att kontrollera detta lufttrafikföretags genomförande av de avhjälpande åtgärderna.
- (30) Kommission anser mot bakgrund av dessa påpekanden och på grundval av de gemensamma kriterierna att lufttrafikföretaget i dagsläget inte uppfyller erforderliga säkerhetsstandarder och således även fortsättningsvis bör förtecknas i bilaga A.
- ### Lufttrafikföretag från Republiken Kazakstan
- (31) Det finns klara belägg för att den myndighet som ansvarar för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan saknar förmåga att tillämpa relevanta säkerhetsstandarder och se till att de efterlevs, vilket framgår av resultaten av den granskning som ICAO utförde inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP).
- (32) Efter USOAP:s granskning av Kazakstan, som genomfördes i april 2009, påpekade ICAO för alla parter som är anslutna till Chicagokonventionen att det föreligger allvarliga säkerhetsbrister när det gäller säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag och luftfartyg som är registrerade i Kazakstan, dels i fråga om flygtrafiken<sup>(1)</sup> och dels när det gäller luftvärdigheten<sup>(2)</sup>. Det certifieringsförfarande som tillämpas i Kazakstan för utfärdande av driftstillstånd inkluderar inte alla tillämpliga bestämmelser i ICAO:s bilaga 6. De flesta driftstillstånden har utfärdats utan medverkan av kvalificerade luftvärdighetsinspektörer. Följande punkter utgör inte en del av certifieringsförfarandet: inlämning av underhållsprogram, översyn av minimiutrustningslista (MEL), krav på fortsatt luftvärdighet för utfärdande av specifika driftstillstånd som EtopS och CAT III. Vidare har flertalet luftvärdighetsbevis utfärdats utan teknisk kontroll av flygplanet och återkommande inspektioner av luftfartyg har inte genomförts av behöriga kazakstanska myndigheter. De planer för avhjälpande åtgärder som myndigheterna lade fram ansåg ICAO inte vara tillräckliga eftersom de inte innehåller några exakta tidsangivelser för omedelbart genomförande av avhjälpande åtgärder för att råda bot på de allvarliga säkerhetsbristerna.
- (33) Mot bakgrund av de två stora säkerhetsbrister som ofientliggjorts kort efter ICAO:s besök och i Safa-rapporten har kommissionen inlett samråd med behöriga kazakstanska myndigheter och därvid uttryckt allvarlig oro över driftssäkerheten för de lufttrafikföretag som har tillstånd i Kazakstan och begärt klargöranden om de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna för att åtgärda de problem som påpekats av ICAO och i Safa-rapporten.
- (34) Behöriga kazakstanska myndigheter skickade in dokumentation under perioden 5–29 juni och gjorde en presentation inför flygsäkerhetskommittén den 30 juni 2009. Behöriga kazakstanska myndigheter informerade kommissionen och flygsäkerhetskommittén i samband med en presentation den 30 juni 2009 om att man upprättat en plan för avhjälpande åtgärder för att ta itu med de brister som rapporterats av ICAO samt att man inlett första etappen av genomförandet som innebär att ICAO:s säkerhetsföreskrifter sannolikt kommer att kunna efterlevas i juni 2010. När det gäller de två allvarliga säkerhetsbrister som rapporterats av ICAO förväntas de inte kunna lösas förrän i december 2009. Behöriga kazakstanska myndigheter har även informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om att de kommer att lägga fram kvartalsrapporter om hur genomförandet av de avhjälpande åtgärder som ICAO föreslagit fortskrider.
- (35) Vidare har behöriga kazakstanska myndigheter förklarat att man totalt utfärdat 69 driftstillstånd samt att man vidtagit åtgärder för att den 1 april 2009 dra in eller upphäva 11 av dessa. Det råder emellertid fortfarande osäkerhet om vilka genomförandeåtgärder som vidtagits för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO påpekat eftersom de indragningar/upphävanden som behöriga kazakstanska myndigheter presenterat beslutades innan ICAO USOAP-granskningen genomfördes. Det

(1) ICAO:s påpekande OPS/01.

(2) ICAO:s påpekande AIR/01.

finns således inga bevis för att driftstillstånden faktiskt har upphävts och vissa driftstillstånd skulle ha upphävts från och med den 1 april 2009 anges gälla den 1 juni 2009. Därutöver uppgav behöriga kazakstanska myndigheter att enligt kazakstansk lag kan ett luftfartyg idag samtidigt användas av flera operatörer och således finns det inga klara uppgifter om vilken enhet som ansvarar för luftvärdigheten och driften av ifrågavarande luftfartyg.

- (36) Lufttrafikföretaget Berkut State Airline som har godkänts i Kazakstan begärde att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 30 juni 2009. I samband med detta kunde Berkut State Airline inte lägga fram någon övergripande handlingsplan som garanterar efterlevnaden av säkerhetsbestämmelserna eller bringa klarhet i fråga om risken för förväxling med lufttrafikföretaget BEK Air, som tidigare kallades för Berkut Air, och som sedan april 2009 är uppfört i bilaga A. Berkut State Airline uppgav även att man avsåg att upphöra med kommersiell trafik och sluta använda gamla luftfartyg.
- (37) Behöriga kazakstanska myndigheter har inte lagt fram någon information om de tillstånd som lufttrafikföretaget BEK Air, tidigare kallat Berkut Air, innehar och om genomförandet av avhjälpande åtgärder som rör de säkerhetsbrister som ledde till att lufttrafikföretaget förtecknades i bilaga A i april 2009. Vidare har man inte belagt att korrigerande åtgärder vidtagits.
- (38) Behöriga kazakstanska myndigheter informerade flygsäkerhetskommittén om att det fanns ytterligare ett tredje lufttrafikföretag kallat Berkut KZ. Emellertid kunde man inte tillhandahålla någon information om de tillstånd som detta lufttrafikföretag innehar.
- (39) Lufttrafikföretaget SCAT, som godkänts av Kazakstan, begärde i sista stund att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 30 juni 2009. I samband med denna presentation förklarade SCAT att vissa av deras luftfartyg, som Yak 42 med registreringsnummer UP-Y4210, även används av andra lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstan och således finns det inga klara uppgifter om vilken enhet som ansvarar för luftvärdigheten och driften av ifrågavarande luftfartyg. Vidare kunde varken SCAT eller behöriga kazakstanska myndigheter lägga fram bevis för att den fortsatta luftvärdigheten och underhållet av luftfartygen av typen Boeing B-737-522 och B-757-204, som är registrerade i Litauen (registreringsnummer: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB och LY-FLG) tillgodoses i enlighet med tillämplig europeisk lagstiftning.

- (40) Kommissionen är medveten om de ansträngningar som görs för att reformera det civila luftfartssystemet i Kazakstan och om de första åtgärder som vidtagits för att ta itu med de säkerhetsbrister som rapporterats av ICAO. På grundval av de gemensamma kriterierna och i väntan på att man på ett effektivt sätt ska vidta erforderliga avhjälpande åtgärder för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO påpekat anser kommissionen att behöriga kazakstanska myndigheter i dagsläget inte kan tillämpa och genomföra nödvändiga säkerhetsstandarder när det gäller de lufttrafikföretag som faller under deras myndighetskontroll. Därför bör samtliga lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstan beläggas med verksamhetsförbud och således förtecknas i bilaga A, med undantag för lufttrafikföretaget Air Astana.

#### *Air Astana*

- (41) Lufttrafikföretaget Air Astana som är godkänt i Kazakstan begärde att få framföra sina synpunkter till kommissionen och flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 30 juni 2009. I samband med denna presentation redogjorde Air Astana för en omfattande serie avhjälpande åtgärder och för en analys av de grundläggande problemen i syfte att ta itu med det stora antalet säkerhetsbrister som påpekats av Tyskland<sup>(1)</sup>, Nederländerna<sup>(2)</sup>, Förenade kungariket<sup>(3)</sup> och andra ECAC-länder<sup>(4)</sup> i samband med de rampinspektioner som genomförts inom ramen för Safa-programmet. När det gäller säkerhetsituationen är alla Air Astanas luftfartyg registrerade utanför Kazakstan (Aruba). Behöriga myndigheter i Aruba ansvarar för tillsynen av de luftfartyg som ingår i Air Astanas flotta i enlighet med bestämmelserna i bilagorna 1 och 8 till Chicagokonventionen samt bilaga 6 när det gäller fortsatt luftvärdighet.
- (42) Med hänsyn till vad som sagts ovan är det inte nödvändigt att föra upp Air Astana i bilaga A. Emellertid, med beaktande av resultaten från de rampinspektioner<sup>(5)</sup> som nyligen genomförts vid gemenskapens flygplatser inom ramen för Safa-programmet och medlemsstaternas åtagande att ytterligare öka antalet rampkontroller på de luftfartyg som Air Astana använder för flygtrafik till gemenskapen anser kommissionen att det är nödvändigt att införa särskild kontroll av Air Astanas flygverksamhet till gemenskapen enligt strikta villkor. Därför bör Air Astanas flygtrafik begränsas till nuvarande nivå och de luftfartyg som används idag. På grundval av de gemensamma kriterierna och enligt dessa villkor bör Air Astana förtecknas i bilaga B.

(1) LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

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

(3) CAA-UK-2008-187.

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

(5) LBA/D-2009-332.

**Luftrafikföretag från Zambia**

- (43) Efter att det zambiskregistrerade luftrafikföretaget Zambian Airways flygverksamhet ställdes in i januari 2009 och att ICAO konstaterat allvarliga säkerhetsbrister i februari 2009 efter USOAP:s kontrollbesök för att granska flygplanstrafiken, certifieringen och de zambiska civila luftfartsmyndigheternas tillsyn begärde kommissionen i april 2009 information från dessa myndigheter för att följa upp genomförandet av de avhjälpande åtgärder som syftar till att ta itu med dessa brister. Det allvarligaste säkerhetsproblemet är att Zambias civila luftfartsmyndighet (DCA) har utfärdat tjugoen flygtillstånd till kommersiella luftrafikföretag, varav vissa har tillstånd att utföra internationella flygningar. Dessa flygtillstånd avser snarare ekonomiska än säkerhetsrelaterade frågor. Dessa flygtillståndsinnehavare bedriver internationell flygtrafik trots att de drifts- och luftvärdighetskontroller som erfordras innan ett driftstillstånd utfärdas inte har utförts. I rapporter från Zambias civila luftfartsmyndighet (DCA) konstateras säkerhetsbrister utan några förslag om hur de ska åtgärdas.
- (44) Den information som tillhandahölls i maj 2009 av de zambiska myndigheterna innehåller inga uppgifter om de brådskande avhjälpande åtgärder som är nödvändiga för att komma till rätta med de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO uppmärksammat. Det finns ingen plan och inga förfaranden för certifiering, inga regler eller bestämmelser som fastställer de krav för certifiering som ICAO fastställer i bilaga 6 till Chicagokonventionen. Det finns inte heller något som tyder på begränsningar av de zambiska flygtillstånden och ingen dokumentation som ligger till grund för det certifieringsförfarande som ICAO kräver i bilaga 6.
- (45) Den kompletterande dokumentation som behöriga zambiska myndigheter skickade in den 1 juni 2009 ger inga belägg för att det driftstillstånd (Z/AOC/001/2009) som utfärdades den 29 maj 2009 till Zambezi Airlines, som är godkänt i Zambia, överensstämmer med ICAO:s bestämmelser och för att man tagit itu med säkerhetsbristerna. De säkerhetsbrister som uppmärksammats av ICAO kvarstår.
- (46) Mot bakgrund av dessa påpekanden om brister och med hänsyn till den potentiella risk som denna situation kan utgöra när det gäller säkerheten hos sådana luftrafikföretag som är godkända i Zambia och bedriver internationell verksamhet anser kommissionen, på grundval av de gemensamma kriterierna, att alla zambiskregistrerade luftrafikföretag ska förtecknas i bilaga A.

**Luftrafikföretag från Republiken Indonesien**

- (47) Det indonesiska Generaldirektoratet för civil luftfart (DGCA) har tillhandahållit kommissionen underlag som bekräftar att luftrafikföretagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines och Ekspres Transportasi Antarbenua (med firmanamnet Premiair) tilldelades nytt

driftstillstånd den 10 juni 2009 enligt Indonesiens nya bestämmelser om civil luftfartssäkerhet (Civil Aviation Safety Regulations, CASR). Luftrafikföretagen Garuda och Airfast har tilldelats nya driftstillstånd som är giltiga i två år efter att ha genomgått en övergripande granskning och ett nytt certifieringsförfarande. Flygbolagen Mandala och Premi Air har genomgått en granskning som begränsats till de nya kraven enligt nya CASR.

- (48) På begäran av det indonesiska DGCA har en EU-expertgrupp genomfört ett faktainsamlingsbesök i Indonesien den 15–18 juni 2009 för att kontrollera om tillsynsverksamheten idag utförs på ett fullständigt sätt och om den har uppgraderats för att möjliggöra en adekvat uppföljning av de brister som påpekats av DGCA i fråga om indonesiska luftrafikföretag. Inom ramen för denna utvärdering besökte man även två luftrafikföretag (Mandala Airlines, och Premi Air) för att kontrollera det indonesiska DGCA:s förmåga att säkerställa säkerhetstillsynen i överensstämmelse med gällande standarder (nya CASR).
- (49) Detta besök gav vid handen att effektiviteten i den tillsyn som DGCA utför av de fyra nämnda luftrafikföretagen, i kombination med ett nytt certifieringsförfarande, säkerställer att de nya bestämmelserna efterlevs och att den därmed kan betraktas som adekvat. Tillsynssystemet har förbättrats för att möjliggöra erforderlig uppföljning av de påpekanden som DGCA framfört i fråga om indonesiska luftrafikföretag. DGCA har utvecklat ett system för att på ett effektivt sätt kunna hantera information om tillsynsverksamhet och kan således spåra uppgifter om det datum då en brist senast ska vara åtgärdad och när den faktiskt åtgärdades samt uppgifter om eventuell förlängning som DGCA beviljat.
- (50) Vidare drog man den 25 mars 2009 tillbaka skillnaderna i förhållande till bilaga 6 till Chicagokonventionen, som DCGA meddelat ICAO den 20 februari 2009 och som kunnat få negativa konsekvenser för de indonesiska luftrafikföretagens säkerhet. Efter att DGCA gjort en ny teknisk översyn skickades den 28 maj 2009 ett nytt meddelande med smärre skillnader till ICAO. ICAO:s standarder kommer således att tillämpas av indonesiska luftrafikföretag från och med den 30 november 2009. Dessa nyligen antagna standarder tillämpas emellertid redan av luftrafikföretagen Garuda, Mandala, Premiair och Airfast sedan den 10 juni 2009 – det datum då deras nya driftstillstånd utfärdades.
- (51) DGCA begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 30 juni 2009. DGCA har informerat kommissionen om att luftfartyget av typen Embraer EMB-120 med registrering PK-RJC, som Premi Air har i trafik, för närvarande inte är utrustat med TCAS, vilket krävs enligt nya CASR, och att installation kommer att vara slutförd senast den 30 november 2009. Denna information är klart föreskriven i luftrafikföretagets driftstillstånd, vilket framgår av EU-gruppens rapport.

- (52) På grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att den nuvarande nivån på effektiviteten i DGCA:s tillsynsverksamhet möjliggör ett adekvat upprätthållande och iakttagande av gällande säkerhetsnormer när det gäller de fyra lufttrafikföretag som genomgått ett nytt certifieringsförfarande: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines och Ekspres Transportasi Antarbenoa (med firmanamnet Premiair). Dessa fyra lufttrafikföretag bör således strykas från bilaga A. Alla övriga indonesiska lufttrafikföretag bör i dagsläget stå kvar i bilaga A. Kommissionen kommer att upprätthålla nära kontakter med de behöriga myndigheterna i Indonesien efter det att övriga indonesiska lufttrafikföretag fått ny certifiering.
- (53) De behöriga myndigheterna i Indonesien har också till kommissionen överlämnat en uppdaterad förteckning över lufttrafikföretag med driftstillstånd. Utöver de fyra nämnda lufttrafikföretagen finns följande lufttrafikföretag som är godkända i Indonesien: 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 och Eastindo. Gemenskapsförteckningen bör uppdateras i enlighet med detta och dessa lufttrafikföretag bör förtecknas i bilaga A.

#### Lufttrafikföretag från Republiken Angola

##### TAAG Angola Airlines

- (54) Behöriga myndigheter i Angola (INAVIC) har underrättat kommissionen om att lufttrafikföretaget TAAG Angola Airlines efter ett nytt tillståndsförfarande tilldelats ett nytt driftstillstånd den 28 maj 2009 i enlighet med angolanska lufttrafikbestämmelser (AASR).
- (55) På begäran av behöriga myndigheter i Angola (INAVIC) och av lufttrafikföretaget TAAG Angola Airlines genomförde en EU-expertgrupp ett faktainsamlingsbesök i Angola den 8–11 juni 2009. Vid besöket bekräftades att avsevärda framsteg gjorts för att följa ICAO:s standarder. INAVIC hade åtgärdat 66 % av de brister som påpekats i samband med ett tidigare faktainsamlingsbesök i februari 2008 och TAAG 75 % av bristerna. Angola har antagit nya flygsäkerhetsbestämmelser i enlighet med ICAO:s standarder och dess flaggskepp TAAG har godkänts i enlighet med det nya regelverket.
- (56) TAAG begärde att få framföra sin synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 1 juli 2009 med medverkan av INAVIC. Lufttrafikföretaget informerade även kommittén om att den genomgått en IOSA-granskning i maj 2009 varvid enbart ett fåtal brister påtalats och att alla dessa brister åtgärdats senast den 29 juni 2009.
- (57) Lufttrafikföretaget tillhandahöll flygsäkerhetskommittén övertygande bevis för att ytterligare åtgärder vidtagits efter besöket och för att man gått vidare med att åtgärda återstående brister. Man redogjorde även för omfattande åtgärder som lett till att mer än 90 % av bristerna nu är åtgärdade. Övriga brister håller på att åtgärdas. Emellertid kunde TAAG inte bekräfta att flygningar som utförs med luftfartyg av typen B-747 och B-737-200 omfattas av den erforderliga övervakningen av flyguppgifter.
- (58) De portugisiska myndigheterna underrättade flygsäkerhetskommittén om att man förklarat sig beredd att bistå behöriga myndigheter i Angola med att förbättra säkerhetstillsynen av TAAG för att detta lufttrafikföretag ska kunna bedriva flygverksamhet till Portugal. Flygsäkerhetskommittén informerades om att de portugisiska myndigheterna skulle godkänna flygtrafik som bedrivs med vissa luftfartyg efter att ha genomfört inspektioner i Angola före avgång och rampinspektioner i Portugal efter landning. De behöriga myndigheterna i Angola bekräftade att de godtagit att man med hjälp av de portugisiska myndigheterna före avgång genomför rampinspektioner i Luanda av alla luftfartyg som TAAG använder i flygtrafik till Lissabon. De behöriga myndigheterna i Portugal kommer att genomföra rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet av samtliga flygningar som utförs av TAAG.
- (59) På grundval av de gemensamma kriterierna gör man följaktligen bedömningen att TAAG, som ett första steg, ska strykas från bilaga A och förtecknas i bilaga B förutsatt att lufttrafikföretaget inte utför mer än tio flygningar per vecka från Luanda till Lissabon med luftfartyg av typen Boeing B-777 med registrering D2-TED, D2-TEE och D2-TEF. Dessa flygningar får endast genomföras efter det att de angolanska myndigheterna har utfört rampinspektioner av luftfartygen före varje avgång från Angola och efter att de portugisiska myndigheterna genomfört rampinspektioner i Portugal av varje luftfartyg. Detta är en temporär lösning och kommissionen kommer att se över situationen på grundval av all tillgänglig information och i synnerhet mot bakgrund av en utvärdering från behöriga portugisiska myndigheter.

##### Den övergripande säkerhetstillsynen av angolanska lufttrafikföretag

- (60) I samband med det faktainsamlingsbesök som genomfördes i Angola den 8–11 juni 2009 konstaterades att driftstillstånd utfärdats till lufttrafikföretagen PHA och SERVIS-AIR utan att de varit föremål för ett riktigt certifieringsförfarande. Dessa två driftstillstånd har visserligen dragits in temporärt av INAVIC med hänvisning till de gemensamma kriterierna. Kommissionen anser dock att motsvarande lufttrafikföretag bör förtecknas i bilaga A.

(61) Kommissionen har noterat att INAVIC håller på med ett nytt certifieringsförfarande för 18 lufttrafikföretag som förväntas vara slutfört i slutet av 2010 och uppmanar INAVIC att beslutsamt fullfölja detta förfarande med beaktande av eventuella säkerhetsbrister som konstateras i detta sammanhang. Kommissionen noterar att INAVIC vidtagit korrigerande åtgärder mot vissa driftstillståndsinnehavare eftersom 6 av 19 tillstånd tillfälligt dragits in.

(62) Kommissionen anser att i väntan på att INAVIC ska genomföra ett helt nytt tillståndsförfarande för lufttrafikföretag, i full överensstämmelse med Angolas nya flygsäkerhetsbestämmelser, bör på grundval de gemensamma kriterierna dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis uppföras i bilaga A.

#### **Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)**

(63) Lufttrafikföretaget SN2AG som godkänts av Gabon begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén för att påvisa att den flygtrafik som utförs med luftfartyg av typen Challenger CL601 med registrering TR-AAG och av typen HS-125-800 med registrering ZS-AFG är i överensstämmelse med gällande standarder och att detta var fallet den 1 juli 2009. Kommissionen noterade att företaget har inlett en ytterligare omstrukturering och en rad förbättringar genom sin åtgärdsplan för att försöka uppnå överensstämmelse med internationella flygsäkerhetsstandarder. Kommissionen konstaterade vidare att behöriga myndigheter i Gabon i februari 2009 granskade SN2AG inför en nytt certifieringsförfarande och att företaget tilldelades ett nytt driftstillstånd i februari 2009.

(64) Behöriga myndigheter i Gabon (ANAC) redogjorde den 1 juli 2009 inför flygsäkerhetskommittén även för de framsteg man gjort när det gäller att förbättra strukturen och personalsituationen. De förklarade att man nu har de nödvändiga kvalificerade resurserna för att tillgodose tillsynen av detta lufttrafikföretags verksamhet och underhåll i enlighet med ICAO:s bestämmelser. Detta har bekräftats av ICAO:s experter som bistår Gabon med tillsynen fram till mars 2010.

(65) På grundval av de gemensamma kriterierna har man därför gjort bedömningen att SN2AG uppfyller erforderliga säkerhetsstandarder enbart för den flygverksamhet som bedrivs med luftfartyg av typen Challenger CL601 med registrering TR-AAG och typen HS-125-800 med registrering ZS-AFG. Således bör SN2AG beläggas med driftsrestriktioner för resten av flottan och flyttas över från bilaga A till bilaga B.

#### **Egypt Air**

(66) Det finns bevis för ett flertal säkerhetsbrister hos Egypt Air, som godkänts i Egypten. Dessa brister har konstaterats i samband med 75 inspektioner som genomförts

sedan januari 2008 huvudsakligen av Österrike, Frankrike, Tyskland, Italien, Nederländerna och Spanien samt andra ECAC-länder i samband med rampinspektioner som utförts inom ramen för Safa-programmet. Dessa brister, som konstaterats vid ett flertal tillfällen (totalt 240 brister varav 91 av kategori 2 och 69 av kategori 3) väcker farhågor om systematiska säkerhetsbrister.

(67) Kommissionen inledde den 25 maj 2009, mot bakgrund Safa-rapporterna, formella samråd med behöriga myndigheter i Egypten (ECAA) varvid man uttryckte allvarlig oro för säkerhetsaspekterna kring detta lufttrafikföretags flygverksamhet och uppmanade Egypt Air och de behöriga myndigheterna att i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005 vidta åtgärder för att ta itu med de konstaterade säkerhetsbristerna på ett tillfredsställande sätt.

(68) Företaget lämnade in omfattande dokumentation den 10, 16, 17, 19 och 26 juni 2009. Enligt den dokumentation som tillhandahölls hade man vidtagit eller avsåg att vidta avhjälpande åtgärder efter rampinspektionerna och genomfört en analys av de grundläggande orsakerna i syfte att ta fram långsiktiga lösningar. Företaget begärde att muntligt få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket också skedde den 30 juni 2009.

(69) Med hänvisning till de allvarliga brister som vid upprepade tillfällen konstaterats när det gäller den fortsatta luftvärdigheten, underhållet, flygverksamheten och säkerheten för lasten ombord har kommissionen begärt att behöriga myndigheter i Egypten ska skicka rapporter varje månad om uppföljningen av genomförandet av planerna för avhjälpande åtgärder tillsammans med övriga rapporter om kontroller av Egypt Air som myndigheterna kommer att utföra. Kommissionen bör även få en rapport om den slutgiltiga kontroll som genomförs av behöriga myndigheter i Egypten i slutet av denna period. Dessa resultat ska delges kommissionen tillsammans med den behöriga myndighetens rekommendationer.

(70) Egypt Air och behöriga myndigheter i Egypten har tillstyrkt att en EU-expertgrupp gör ett besök för att kontrollera genomförandet av planen för avhjälpande åtgärder. Kommissionen uppmanade Egypt Air att utan dröjsmål lägga fram förslag om en hållbar lösning av de olika bristerna. Om detta inte sker blir det nödvändigt att vidta erforderliga åtgärder. På grundval av detta gör man i dagsläget bedömningen att Egypt Air inte ska förtecknas i bilaga A.

(71) Medlemsstaterna ska se till att antalet inspektioner av Egypt Air intensifieras för att man ska ha tillräckligt underlag för att göra en ny utvärdering av detta företag i samband med nästa möte i flygsäkerhetskommittén som kommer att äga rum i november 2009.

**Luftrafikföretag från Ryssland**

- (72) Behöriga myndigheter i Ryska federationen informerade kommissionen den 11 juni om att de ändrat sitt beslut av den 25 april 2008. Detta beslut innebar förbud, vid flygning till gemenskapen, mot användning av de 13 ryska luftfartyg, som vid den tidpunkten inte var utrustade enligt ICAO:s standarder och alltså inte berättigade att utföra internationell flygtrafik eftersom de inte var utrustade med nödvändig TAWS/E-GPWS-utrustning. Vissa luftfartyg som belades med flygförbud genom beslutet av den 25 april 2008 har därefter utrustats på ett sådant sätt att de kan utföra internationella flygningar. Driftstillstånden och driftsspecifikationerna för dessa luftrafikföretag har ändrats och anpassats till dessa ändringar.
- (73) Enligt detta nya beslut får följande luftfartyg inte flyga till, inom eller från gemenskapen:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 och 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 och RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 och RA-88300; Yak-40K: RA-21505 och RA-98109; Yak-42D: RA-42437; alla (22) helikoptrar av typen Kamov Ka-26 (registrering okänd); alla (49) helikoptrar av typen Mi-8 (registrering okänd); alla (11) helikoptrar av typen Mi-171 (registrering okänd); alla (8) helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla (1) helikoptrar av typen EC-120B: RA-04116.
- d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 och RA-85457.
- e) Krasnoyarsky Airlines: Detta luftrafikföretags driftstillstånd har dragits in. När det gäller de 2 luftfartyg av typen TU-154M som tidigare flög för Krasnoyarsky Airlines, flyger RA-85682 idag för ett annat luftrafikföretag som är godkänt i Ryska federationen, medan luftfartyg RA-85683 för närvarande inte är i drift.
- f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 och RA-42541.
- g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alla TU-134 (registrering okänd); alla Antonov An-24 (registrering okänd); alla An-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-8 (registrering okänd).
- h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 och RA-85690.
- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alla Tupolev TU-134A inbegripet: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 och RA-65973; alla Antonov AN-24RV inbegripet: RA-46625 och RA-47818; luftfartygen av typen AN24RV med registrering RA-46625 och RA-47818 flyger idag för ett annat ryskt luftrafikföretag.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 och RA-85508.
- k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 och RA-85820; alla (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, och RA-65977; luftfartyget RA\_65143 flyger idag för ett annat ryskt luftrafikföretag; alla (1) TU-134B: RA-65726; alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 och RA-88280; alla helikoptrar av typen Mil-26: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-10: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-8 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen AS-355 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen BO-105 (registrering okänd); luftfartyg av typen AN-24B RA-46388; luftfartyg AN-24B (RA-46267 och RA-47289) och luftfartyg av typen AN-24RV (RA-46509, RA-46519 och RA-47800) flyger idag för ett annat ryskt luftrafikföretag.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 och RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 och RA-88200.
- (74) Inga sådana luftfartyg finns hos luftrafikföretaget Red Wing (tidigare Airlines 400 JSC).
- (75) Behöriga myndigheter i Ryska federationen har även informerat kommissionen om att driftstillståndet för luftrafikföretaget Aeroflot-Nord hade inskränkts den 3 juni 2009 och tillät inte flygningar till gemenskapen.

(76) De behöriga myndigheterna i Ryska federationen och kommissionen är fast beslutna att fortsätta sitt nära samarbete och att utbyta all information som krävs och som är relaterad till säkerheten hos deras lufttrafikföretag. Medlemsstaterna kommer genom att prioritera rampinspektioner på dessa lufttrafikföretags luftfartyg att systematiskt kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

#### Yemenia – Yemen Airways

(77) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) informerade flygsäkerhetskommittén om att man dragit in det underhållorganisationstillstånd, EASA.145.0177, som utfärdats till Yemenia Yemen Airways som godkänts av Jemen, på grund av att företaget inte åtgärdat säkerhetsbrister. Vidare informerade behöriga myndigheter i Frankrike flygsäkerhetskommittén om att man därför dragit in luftvärdighetsbeviset för luftfartygen av typen Airbus A-310 som är registrerade i Frankrike (F-OHPR och F-OHPS) och som flyger för Yemenia Yemen Airways.

(78) Kommissionen konstaterar att gällande EU-bestämmelser inte respekterats. Mot bakgrund av den tragiska olyckan som inträffade den 30 juni med Yemenia Yemen Airways flight 626 beslutade kommissionen den 1 juli 2009 att inleda formella samråd med Yemenia Yemen Airways i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005 och med behöriga myndigheter i Jemen i enlighet med artikel 3 i förordning (EG) nr 473/2006. Syftet är att utreda huruvida detta lufttrafikföretag uppfyller kraven enligt ICAO:s standarder i fråga om drift och underhåll och vid behov förbehålla sig rätten att vidta brådskande åtgärder.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 13 juli 2009.

#### Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(79) Trots kommissionens uppmaning har det hittills inte inkommit några uppgifter som styrker att bristerna fullt ut åtgärdats av övriga lufttrafikföretag som är uppförda på den gemenskapsförteckning som uppdaterades den 8 april 2009 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag bör fortsätta att vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).

(80) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

#### Artikel 1

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med texten i denna förordnings bilaga A.
2. Bilaga B ska ersättas med texten i denna förordnings bilaga B.

#### Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

## BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT VERKSAMHETSFÖRBUD I GEMENSKAPEN <sup>(1)</sup>

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR KORYO	Okänt	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republiken Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Republiken Ruanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, inklusive,</b>			Republiken Angola
AEROJET	015	Okänt	Republiken Angola
AIR26	004	Okänt	Republiken Angola
AIR GEMINI	002	Okänt	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänt	Republiken Angola
AIR JET	003	Okänt	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänt	Republiken Angola
ALADA	005	Okänt	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänt	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänt	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	Okänt	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänt	Republiken Angola
HELIMALONGO	011	Okänt	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänt	Republiken Angola
PHA	019	Okänt	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Okänt	Republiken Angola
SAL	013	Okänt	Republiken Angola

<sup>(1)</sup> Luftrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.



Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
SERVISAIR	018	Okänt	Republiken Angola
SONAIR	014/	Okänt	Republiken Angola
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive</b>		—	Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Okänt	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänt	Okänt	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ej tillämpligt	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Okänt	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Okänt	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Okänt	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive</b>		—	Demokratiska republiken Kongo
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRA-CO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndighet, inklusive</b>			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänt	CEL	Ekvatorialguinea
EGAMS	Okänt	EGM	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ej tillämpligt	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, och Ekspres Transportasi Antarbenua, inklusive,</b>			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänt	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänt	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänt	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänt	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänt	Republiken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Okänt	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänt	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Okänt	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänt	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänt	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänt	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	Okänt	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	Okänt	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänt	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	Okänt	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänt	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänt	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänt	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänt	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänt	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänt	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänt	Republiken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Okänt	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänt	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänt	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänt	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänt	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänt	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänt	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive,</b>			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AEROPRAKT KZ	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AEROTOUR KZ	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiken Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AIR FLAMINGO	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ALMATY AVIATION	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ARKHABAY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiken Kazakstan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Republiken Kazakstan
BERKUT KZ	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiken Kazakstan
EOL AIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Republiken Kazakstan
FENIX	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiken Kazakstan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiken Kazakstan
NAVIGATOR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
OLIMP AIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Republiken Kazakstan
SALEM AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Okänt	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiken Kazakstan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiken Kazakstan

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SKYSERVICE	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
TAHMID AIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
TULPAR AVIA SERVICE	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
TYAN SHAN	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänt	Okänt	Republiken Kazakstan
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndighet, inklusive</b>			Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	Okänt	Kirgizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizistan
KIRGIZISTAN	03	LYN	Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	Okänt	Kirgizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizistan
VALOR AIR	07	Okänt	Kirgizistan
<b>Alla luftrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndighet</b>		—	Liberia



Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
<b>Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndighet, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, inklusive</b>			Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänt	Republiken Gabon
<b>Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sierra Leones tillsynsmyndighet, inklusive</b>	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänt	Sierra Leone
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndighet, inklusive</b>	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Okänt	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Okänt	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Okänt	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Okänt	Okänt	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Okänt	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambia tillsynsmyndigheter, däribland</b>			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Okänt	Zambia

## BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I GEMENSKAPEN <sup>(1)</sup>

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Driftstillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luftfartygstyp	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AFRIJET <sup>(1)</sup>	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republiken Gabon	Hela flottan utom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50; 1 luftfartyg av typen Falcon 900;	Hela flottan utom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republiken Gabon
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan utom: 2 luftfartyg av typen B767; 4 luftfartyg av typen B757; 10 luftfartyg av typen A319/320/321; 5 luftfartyg av typen Fokker 50;	Hela flottan utom: 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 (Konungariket Nederländerna)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan utom: LET 410 UVP	Hela flottan utom: D6-CAM (851336)	Komorererna
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan utom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200;	Hela flottan utom: TR-LHP	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan utom: 1 luftfartyg av typen Challenger; CL601 1 aircraft of type HS-125-800	Hela flottan utom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES <sup>(4)</sup>	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan utom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-777	Hela flottan utom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Republiken Angola

<sup>(1)</sup> Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.

<sup>(2)</sup> Air Astana får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.

<sup>(3)</sup> Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska gemenskapen.

<sup>(4)</sup> TAAG Angola Airlines får endast flyga till Portugal och med specifika luftfartyg i enlighet med skälen 58 och 59 denna förordning.

<sup>(1)</sup> Luftrafikföretag som förtecknas i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 620/2009**  
**av den 13 juli 2009**  
**om förvaltning av importtullkvoter för nötkött av hög kvalitet**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter (enda förordningen om de gemensamma organisationerna av marknaderna)<sup>(1)</sup>, särskilt artiklarna 144.1 och 148 jämförda med artikel 4, och

av följande skäl:

- (1) Genom rådets förordning (EG) nr 617/2009<sup>(2)</sup> öppnas på flerårig bas en autonom tullkvot för import av 20 000 ton nötkött av hög kvalitet. I artikel 2 i den förordningen fastställs att tullkvoten ska förvaltas av kommissionen i enlighet med artikel 144 i förordning (EG) nr 1234/2007. Tillämpningsföreskrifter bör därför antas för förvaltningen av den kvoten.
- (2) Kvoten bör förvaltas med hjälp av importlicenser. Regler bör därför fastställas vad gäller inlämnandet av ansökningar och den information som ska tillhandahållas i ansökningarna och licenserna. Där så är nödvändigt kan detta göras genom undantag från vissa bestämmelser i kommissionens förordning (EG) nr 376/2008 av den 23 april 2008 om gemensamma tillämpningsföreskrifter för systemet med import- och exportlicenser samt förutfastställelselicenser för jordbruksprodukter<sup>(3)</sup> och kommissionens förordning (EG) nr 382/2008 av den 21 april 2008 om tillämpningsföreskrifter för ordningen med import- och exportlicenser inom nötköttssektorn<sup>(4)</sup>.
- (3) I kommissionens förordning (EG) nr 1301/2006 av den 31 augusti 2006 om gemensamma regler för administrationen av sådana importtullkvoter för jordbruksprodukter som omfattas av ett system med importlicenser<sup>(5)</sup> fastställs tillämpningsföreskrifter om ansökningar om importrättigheter, de sökandes status och utfärdande av licenser. I den förordningen föreskrivs även att licenserna inte ska gälla efter importtullkvotperiodens sista dag. Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1301/2006 bör gälla importlicenser som utfärdats för kvoten som omfattas av förordning (EG) nr 617/2009, utan att det påverkar tillämpningen av ytterligare villkor i den här förordningen.

- (4) För att säkerställa ett regelbundet flöde i importen bör varje importtullkvotperiod delas in i flera delperioder.
- (5) Övergången till fri omsättning av de produkter som importeras inom den kvot som omfattas av förordning (EG) nr 617/2009 förutsätter uppvisande av ett äkthetsintyg utfärdat av den behöriga myndigheten i det exporterande tredjelandet. Utfärdandet av sådana äkthetsintyg bör garantera att de importerade produkterna uppfyller kraven för nötkött av hög kvalitet enligt definitionen i denna förordning. En förlaga bör utformas för dessa äkthetsintyg, liksom instruktioner för hur de ska användas. Äkthetsintygen bör utfärdas av ett utfärdande organ i tredjeland. Detta organ bör ställa alla nödvändiga garantier för att säkerställa att ordningen i fråga fungerar väl.
- (6) I förordning (EG) nr 617/2009 föreskrivs att importtullkvoten ska öppnas från och med den 1 augusti 2009. Denna förordning bör därför tillämpas från och med den dagen.
- (7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från förvaltningskommittén för den gemensamma organisationen av jordbruksmarknaderna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

**Syfte och tillämpningsområde**

1. I denna förordning fastställs regler för förvaltning av importtullkvoten för nötkött av hög kvalitet i enlighet med artikel 1.1 i förordning (EG) nr 617/2009, nedan kallad *tullkvoten*.
2. Denna förordning ska tillämpas på färskt, kylt eller fryst nötkött av hög kvalitet som uppfyller de krav som fastställs i bilaga I.

I denna förordning avses med *fryst kött* sådant kött som vid infrysning inom gemenskapens tullområde har en inre temperatur på högst  $-12\text{ °C}$ .

3. Förordningarna (EG) nr 1301/2006, (EG) nr 376/2000 och (EG) nr 382/2006 ska tillämpas, om inte annat följer av den här förordningen.

<sup>(1)</sup> EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Se sidan 1 i detta nummer av EUT.

<sup>(3)</sup> EUT L 114, 26.4.2008, s. 3.

<sup>(4)</sup> EUT L 115, 29.4.2008, s. 10.

<sup>(5)</sup> EUT L 238, 1.9.2006, s. 13.

## Artikel 2

### Förvaltning av tullkvoten

1. Tullkvoten ska förvaltas genom tillämpning av metoden för samtidig behandling i enlighet med kapitel II i förordning (EG) nr 1301/2006.

2. Importtullsatsen som avses i artikel 1.2 i förordning (EG) nr 617/2009 ska anges i avsnitt 24 i importlicensansökan och importlicensansökan i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 1301/2006.

3. Det kvotår som föreskrivs i artikel 1.3 i förordning (EG) nr 617/2009 ska delas in i tolv månatliga delperioder. Den disponibla kvantiteten för varje delperiod ska vara en tolfedel av den totala kvantiteten.

Genom undantag från första stycket ska kvotåret 2009/10 delas in i tio månatliga delperioder, med undantag av första delperioden som ska omfatta perioden från och med den 1 augusti 2009 till och med den 30 september 2009. Den disponibla kvantiteten för varje delperiod ska vara en tiondel av den totala kvantiteten.

## Artikel 3

### Importlicensansökningar

1. Licensansökningar får endast lämnas in under de första sju dagarna i den månad som föregår varje delperiod som anges i artikel 2.3.

Genom undantag från första stycket ska för kvotåret 2009/10 licensansökningar för första delperioden lämnas in under de första fyra dagarna i augusti 2009.

2. Trots artikel 5.1 i förordning (EG) nr 382/2008 får licensansökningar omfatta en eller flera av de produkter som omfattas av de KN-nummer eller KN-nummergrupper som anges i bilaga I till den förordningen. Om ansökningarna omfattar flera KN-nummer ska den ansökta kvantiteten för varje KN-nummer eller KN-nummergrupp anges. Samtliga KN-nummer ska alltid anges i fält 16 och deras varubeskrivning ska anges i fält 15 i licensansökan och i licensen.

3. Medlemsstater ska senast den 14:e dagen i den månad under vilken ansökningarna lämnas in meddela kommissionen de totala kvantiteter för vilka det har lämnats in licensansökningar enligt artikel 11.1 a i förordning (EG) nr 1301/2006, per ursprungsland och angivna i kilogram produktvikt.

Genom undantag från första stycket ska tidsfristen för anmälan för första delperioden för kvotåret 2009/10 vara den 7 augusti 2009.

4. Fält 8 i licensansökningsblanketten och licensen ska innehålla uppgift om ursprungsland.

I fält 20 i licensansökan och i licensen ska en av de texter som förtecknas i bilaga II anges.

## Artikel 4

### Utfärdande av importlicenser

1. Licenser ska utfärdas från och med den 23 och inte senare än slutet av den månad under vilken ansökningarna lämnades in.

Genom undantag från första stycket ska licenser för vilka ansökan lämnats i augusti 2009 utfärdas från och med den 14 augusti till och med den 21 augusti 2009.

2. För varje utfärdad licens ska de berörda kvantiteterna anges för varje KN-nummer eller KN-nummergrupp.

## Artikel 5

### Importlicensernas giltighetstider

Licenser ska vara giltiga för tre månader från och med den första dagen av den delperiod för vilken de utfärdades.

Genom undantag från första stycket ska de licensansökningar som avses i artikel 3.1 andra stycket, vara giltiga i tre månader från och med den faktiska dagen för utfärdande i enlighet med artikel 22.2 i förordning (EG) nr 376/2008.

## Artikel 6

### Medlemsstaternas meddelanden till kommissionen

1. Genom undantag från artikel 11.1 andra stycket i förordning (EG) nr 1301/2006 ska medlemsstaterna meddela kommissionen

a) senast den tionde dagen i varje månad och även om inga ansökningar har lämnats, de produktkvantiteter för vilka importlicenser utfärdades under föregående månad,

b) även om inga ansökningar har lämnats in, de produktkvantiteter som omfattas av helt eller delvis outnyttjade importlicenser, dvs. mellanskillnaden mellan de kvantiteter som anges på baksidan av importlicensen och de kvantiteter som licensen avser,

i) tillsammans med de meddelanden som avses i artikel 3.3 i denna förordning om ansökningar som lämnats in för den sista delperioden av kvotåret,

ii) senast den 31 oktober efter utgången av varje kvotår, vad gäller de kvantiteter som ännu inte meddelats i enlighet med led i.

2. Senast den 31 oktober efter slutet av varje kvotår ska medlemsstaterna meddela kommissionen de produktkvantiteter som övergått till fri omsättning under föregående importtullkvotperiod.

3. I fråga om de meddelanden som avses i punkterna 1 och 2 ska kvantiteterna anges i kilogram produktvikt per ursprungsland och per produktkategori enligt bilaga V till förordning (EG) nr 382/2008.

4. Meddelandena ska förmedlas på elektronisk väg i enlighet med de modeller och metoder som kommissionen gjort tillgängliga för medlemsstaterna.

#### Artikel 7

##### Äkthetsintyg

1. Övergången till fri omsättning av de produkter som importeras inom kvoten förutsätter uppvisande av ett äkthetsintyg utfärdat i enlighet med den modell som uppvisas i bilaga III.

2. På äkthetsintygets baksida ska det stå att det kött som har ursprung i exportlandet uppfyller de krav som fastställs i bilaga I.

3. Ett äkthetsintyg är giltigt endast om det är vederbörligen ifyllt och attesterat av den utfärdande myndigheten.

4. Äkthetsintyget ska anses vara vederbörligen attesterat när ort och dag för utfärdandet är angivet, när det är försett med det utfärdande organets stämpel och är undertecknat av den eller dem som har befogenhet att underteckna det.

5. Stämpeln kan ersättas av ett tryckt sigill såväl på originalet som på kopiorna av äkthetsintyget.

6. Äkthetsintygets giltighetstid löper ut senast den 30 juni efter dagen för utfärdandet.

#### Artikel 8

##### Utfärdande myndigheter i tredjeländer

1. Den utfärdande myndighet som avses i artikel 7.3 ska

a) vara erkänd som sådan av den behöriga myndigheten i exportlandet,

b) ha åtagit sig att kontrollera uppgifterna i äkthetsintygen.

2. Följande uppgifter ska meddelas till kommissionen:

a) Namn och adress, om möjligt inklusive e-post- och Internet-adress, på myndigheter som är bemyndigade att utfärda de äkthetsintyg som avses i artikel 7.

b) Prov på de stämplarna som de myndigheterna använder.

c) De förfaranden och kriterier som den utfärdande myndigheten använder för att fastställa om de krav som anges i bilaga I uppfylls.

#### Artikel 9

##### Meddelanden från tredjeländer

När de krav som fastställs i bilaga I är uppfyllda ska kommissionen offentliggöra namnet på den utfärdande myndighet som avses i artikel 8.1 i C-serien i *Europeiska unionens officiella tidning* eller på annat lämpligt sätt.

#### Artikel 10

##### Kontrollbesök på plats i tredjeländer

Kommissionen kan också kräva att ett tredjeländ tillåter att företrädare från kommissionen, om så krävs, genomför kontrollbesök på plats i landet. Dessa kontrollbesök ska genomföras tillsammans med de behöriga myndigheterna i det berörda tredjelandet.

#### Artikel 11

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 augusti 2009.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 13 juli 2009.

På kommissionens vägnar  
Mariann FISCHER BOEL  
Ledamot av kommissionen

## BILAGA I

**Krav för produkter inom ramen för den tullkvot som avses i artikel 1.1**

1. Styckningsdelar av nötkött fås från slaktkroppar av kvigor och stutar som är yngre än 30 månader och som enbart har fått dietföda under minst 100 dagar före slakt, som innehåller minst 62 % kraftfoder och/eller biprodukter från foderspannmål på dietbaserad torrfoderbasis som har eller överstiger ett omsättbart energiinnehåll som är högre än 12,26 megajoule per kilogram torrs substans.
2. De kvigor och stutar som får den diet som beskrivs i led 1 ska utfordras med, i genomsnitt, minst 1,4 % av djurens levande kroppsvikt per dag på torrs substansbas.
3. Den slaktkropp från vilken styckningsdelarna av nötkött kommer utvärderas av en utvärderare som är anställd av den statliga myndigheten och utvärderaren ska grunda sin utvärdering och den resulterande klassificeringen av slaktkroppen, på en metod som godkänts av den statliga myndigheten. Den statliga myndighetens utvärderingsmetod, och dess klassificeringar, måste utvärdera den förväntade slaktkroppskvaliteten genom användning av en kombination som består av slaktkroppsmognad och styckningsdelarnas smakegenskaper. En sådan utvärderingsmetod av slaktkroppen ska inbegripa, men inte begränsas till, en utvärdering av mognadsegenskaperna av färg och konsistens av muskeln longissimus dorsi och ben och broskförbening, samt en utvärdering av de förväntade smakegenskaperna inklusive en kombination av de skilda specifikationerna av det intramuskulära fettet och fastheten av muskeln longissimus dorsi.
4. Styckningsdelarna ska vara märkta enligt artikel 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1760/2000 <sup>(1)</sup>.
5. Uppgiften "Nötkött av hög kvalitet" får läggas till informationen på etiketten.

---

<sup>(1)</sup> EGT L 204, 11.8.2000, s. 1.

## BILAGA II

## Uppgifter som avses i artikel 3.4

- På bulgariska: Говеждо/телешко месо с високо качество (Регламент (ЕО) № 620/2009)
- På spanska: Carne de vacuno de alta calidad [Reglamento (CE) n° 620/2009]
- På tjeckiska: Vysoce jakostní hovězí/telecí maso (nařízení (ES) č. 620/2009)
- På danska: Oksekød af høj kvalitet (forordning (EF) nr. 620/2009)
- På tyska: Qualitätsrindfleisch (Verordnung (EG) Nr. 620/2009)
- På estniska: Kõrgekvaliteediline veiseliha/vasikaliha (määrus (EÜ) nr 620/2009)
- På grekiska: Βόειο κρέας εκλεκτής ποιότητας [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 620/2009]
- På engelska: High-quality beef/veal (Regulation (EC) No 620/2009)
- På franska: Viande bovine de haute qualité [règlement (CE) n° 620/2009]
- På italienska: Carni bovine di alta qualità [regolamento (CE) n. 620/2009]
- På lettiska: Augstākā labuma liellopu/teļa gaļa (Regula (EK) Nr. 620/2009)
- På litauiska: Aukštos kokybės jautiena ir (arba) veršiena (Reglamentas (EB) Nr. 620/2009)
- På ungerska: Kiváló minőségű marha-/borjúhús (620/2009/EK rendelet)
- På maltesiska: Ċanga/vitella ta' kwalità għolja (Regolament (KE) Nru 620/2009)
- På nederländska: Rundvlees van hoge kwaliteit (Verordening (EG) nr. 620/2009)
- På polska: Wołowina/cielęcina wysokiej jakości (Rozporządzenie (WE) nr 620/2009)
- På portugisiska: Carne de bovino de alta qualidade [Regulamento (CE) n.º 620/2009]
- På rumänska: Carne de vită/vițel de calitate superioară [Regulamentul (CE) nr. 620/2009]
- På slovakiska: Vysoko kvalitné hovädzie/teľacie mäso [Nariadenie (ES) č. 620/2009]
- På slovenska: Visokokakovostno goveje/telečje meso (Uredba (ES) št. 620/2009)
- På finska: Korkealaatuista naudanlihaa (asetus (EY) N:o 620/2009)
- På svenska: Nötkött av hög kvalitet (förordning (EG) nr 620/2009)

## BILAGA III

1. Exportör (namn och adress)	2. Intyg nr	ORIGINAL	
4. Mottagare (namn och adress)	3. Utfärdande myndighet		
6. Transportmedel	<p>5. ÄKTHETSINTYG NÖTKÖTT Förordning (EG) nr 620/2009</p>		
7. Märkningar, nummer, antal och typ av förpackning; varubeskrivning	8. Brutto vikt (kg)	9. Netto vikt (kg)	
10. Nettovikt (med bokstäver)			
<p>11. INTYG AV DEN UTFÄRDANDE MYNDIGHETEN</p> <p>Jag intyggar härmed att det nötkött som beskrivs i detta intyg motsvarar de specifikationer som anges på baksidan</p> <p style="text-align: right;">Plats: ..... Datum: .....</p> <p style="text-align: right;">Underskrift och stämpel (eller tryckt sigill) .....</p>			

Maskinskrives eller ifylles för hand med tryckbokstäver.



**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 621/2009****av den 14 juli 2009****om förbud mot fiske efter makrill i områdena VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc och VIIIe, EG-vatten i område Vb och internationella vatten i områdena IIa, XII och XIV med fartyg som för spansk flagg**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 2371/2002 av den 20 december 2002 om bevarande och hållbart utnyttjande av fiskeresurserna inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 26.4,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2847/93 av den 12 oktober 1993 om införande av ett kontrollsystem för den gemensamma fiskeripolitiken <sup>(2)</sup>, särskilt artikel 21.3, och

av följande skäl:

- (1) I rådets förordning (EG) nr 43/2009 av den 16 januari 2009 om fastställande för år 2009 av fiskemöjligheter och därmed förbundna villkor för vissa fiskbestånd och grupper av fiskbestånd i gemenskapens vatten och, för gemenskapens fartyg, i andra vatten där fångstbegränsningar krävs <sup>(3)</sup> fastställs kvoter för 2009.
- (2) Enligt de uppgifter som kommissionen har mottagit har fångsterna av det bestånd som anges i bilagan till den här förordningen, gjorda av fartyg som är registrerade i den medlemsstat som anges i samma bilaga, eller som för den medlemsstatens flagg, medfört att kvoten för 2009 är uppfiskad.

- (3) Det är därför nödvändigt att förbjuda fiske efter detta bestånd samt förvaring ombord, omlastning och landning av fångster av detta bestånd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1***Uppfiskad kvot**

Den fiskekvot för 2009 som tilldelats den medlemsstat som anges i bilagan till denna förordning för det bestånd som anges i samma bilaga ska anses vara uppfiskad från och med den dag som fastställs i bilagan.

*Artikel 2***Förbud**

Fiske efter det bestånd som anges i bilagan till denna förordning, och som bedrivs av fartyg som är registrerade i den medlemsstat som anges i samma bilaga, eller som för den medlemsstatens flagg, är förbjudet från och med den dag som fastställs i bilagan. Från och med den dagen är det även förbjudet att omlasta och landa fångster av detta bestånd gjorda av sådana fartyg och att förvara dessa fångster ombord.

*Artikel 3***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 juli 2009.

På kommissionens vägnar

Fokion FOTIADIS

Generaldirektör för havsfrågor och fiske

<sup>(1)</sup> EGT L 358, 31.12.2002, s. 59.

<sup>(2)</sup> EGT L 261, 20.10.1993, s. 1.

<sup>(3)</sup> EUT L 22, 26.1.2009, s. 1.

## BILAGA

Nr	2/T&Q
Medlemsstat	Spanien
Bestånd	MAC/2CX14-
Art	Makrill ( <i>Scomber scombrus</i> )
Område	Områdena VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc och VIIIe, EG-vatten i område Vb och internationella vatten i områdena IIa, XII och XIV
Datum	15 juni 2009

## II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

## BESLUT

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 30 juni 2009

om fastställande av en mall för nationella handlingsplaner för energi från förnybara energikällor i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG

[delgivet med nr K(2009) 5174]

(Text av betydelse för EES)

(2009/548/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 4.1 andra stycket, och

av följande skäl:

- (1) Enligt direktiv 2009/28/EG ska varje medlemsstat anta en nationell handlingsplan för energi från förnybara energikällor. Dessa planer ska fastställa dels medlemsstaternas nationella mål för andelen energi från förnybara energikällor som används för transporter, el samt värme och kyla år 2020, med beaktande av de effekter som andra energieffektivitetsåtgärder har på den slutliga energianvändningen, dels lämpliga åtgärder för att uppnå dessa nationella övergripande mål, bl.a. samarbete mellan lokala, regionala och nationella myndigheter, planerade statistiska överföringar och gemensamma projekt, nationella strategier för att utveckla befintliga biomassaresurser och mobilisera nya sådana för olika användningsområ-

den, samt de åtgärder som krävs för att uppfylla kraven i artiklarna 13–19 i direktiv 2009/28/EG.

- (2) I enlighet med direktiv 2009/28/EG ska kommissionen senast den 30 juni 2009 anta en mall för de nationella handlingsplanerna för energi från förnybara energikällor som ska omfatta de minimikrav som anges i bilaga VI i det direktivet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Den mall för de nationella handlingsplaner för energi från förnybara energikällor som föreskrivs i artikel 4.1 i direktiv 2009/28/EG antas i enlighet med bilagan till detta beslut.

*Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 30 juni 2009.

*På kommissionens vägnar*

Andris PIEBALGS

*Ledamot av kommissionen*

<sup>(1)</sup> EUT L 140, 5.6.2009, s. 16.

## BILAGA

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	<i>Sida</i>
1. Sammanfattning av nationell politik för energi från förnybara energikällor . . . . .	35
2. Förväntad slutlig energianvändning 2010–2020 . . . . .	35
3. Mål för förnybara energikällor och förlopp . . . . .	39
3.1. Nationellt övergripande mål . . . . .	39
3.2. Sektorsmål och förlopp . . . . .	39
4. Åtgärder för att uppnå målen . . . . .	44
4.1. Översikt över samtliga planer och åtgärder för att främja användningen av energi från förnybara energikällor . . . . .	44
4.2. Särskilda åtgärder för att uppfylla kraven i artiklarna 13, 14, 16 samt artiklarna 17–21 i direktiv 2009/28/EG . . . . .	44
4.2.1. Administrativa förfaranden och fysisk planering (artikel 13.1 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	44
4.2.2. Tekniska specifikationer (artikel 13.2 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	45
4.2.3. Byggnader (artikel 13.3 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	45
4.2.4. Informationsbestämmelser (artikel 14.1, 14.2 och 14.4 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	46
4.2.5. Certifiering av installatörer (artikel 14.3 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	46
4.2.6. Utveckling av elinfrastruktur (artikel 16.1 och artikel 16.3–16.6 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	47
4.2.7. Drift av elnät (artikel 16.2, 16.7 och 16.8 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	47
4.2.8. Integrering av biogas i naturgasnätet (artikel 16.7, 16.9 och 16.10 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	48
4.2.9. Utveckling av infrastruktur för fjärrvärme och fjärrkyla (artikel 16.11 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	48
4.2.10. Biodrivmedel och andra flytande biobränslen – hållbarhetskriterier och kontroll av efterlevnad (artiklarna 17–21 i direktiv 2009/28/EG) . . . . .	48
4.3. Stödsystem som tillämpas av medlemsstaten eller en grupp medlemsstater för främjande av användningen av energi från förnybara energikällor avseende el . . . . .	49
4.4. Stödsystem som tillämpas av medlemsstaten eller en grupp medlemsstater för främjande av användningen av energi från förnybara energikällor avseende värme och kyla . . . . .	51
4.5. Stödsystem som tillämpas av medlemsstaten eller en grupp medlemsstater för främjande av användningen av energi från förnybara energikällor avseende transport . . . . .	51
4.6. Särskilda åtgärder för främjande av användningen av energi från biomassa . . . . .	52
4.6.1. Tillgång på biomassa: både inhemsk och importerad . . . . .	52
4.6.2. Åtgärder för att öka tillgången på biomassa, med beaktande av andra användare av biomassa (jord- och skogsbruksbaserade sektorer) . . . . .	55
4.7. Planerad användning av statistiska överföringar mellan medlemsstater och planerat deltagande i gemensamma projekt med andra medlemsstater och tredjeländer . . . . .	56
4.7.1. Förfarandefrågor . . . . .	56
4.7.2. Den beräknade överskottsproduktion av energi från förnybara energikällor jämfört med det vägledande förloppet som skulle kunna överföras till andra medlemsstater . . . . .	56
4.7.3. Den beräknade potentialen för gemensamma projekt . . . . .	56
4.7.4. Beräknad efterfrågan på energi från förnybara energikällor från andra källor än inhemsk produktion . . . . .	57
5. Bedömningar . . . . .	57
5.1. Det totala förväntade bidraget från varje enskild teknik för energi från förnybara energikällor för att nå de bindande målen för 2020 och det vägledande förloppet för andelen energi från förnybara energikällor avseende el, värme och kyla samt transporter . . . . .	57
5.2. Det totala förväntade bidraget från åtgärder för energieffektivitet och energibesparingar för att nå de bindande målen för 2020 och det vägledande förloppet för andelen energi från förnybara energikällor avseende el, värme och kyla samt transporter . . . . .	61
5.3. Konsekvensbedömning (frivilligt) . . . . .	61
5.4. Utarbetande av den nationella handlingsplanen för energi från förnybara energikällor och uppföljning av genomförandet . . . . .	62

**Mall för de nationella handlingsplanerna för energi från förnybara energikällor (nationella handlingsplaner)**

Enligt direktiv 2009/28/EG ska medlemsstaterna senast den 30 juni 2010 överlämna en nationell handlingsplan för energi från förnybara energikällor (nationell handlingsplan) till Europeiska kommissionen. Detta är mallen för dessa handlingsplaner. I enlighet med artikel 4 i direktiv 2009/29/EG är det obligatoriskt att använda den här mallen.

Syftet med mallen är att se till att de nationella handlingsplanerna är fullständiga, uppfyller alla de krav som anges i direktivet och är jämförbara med varandra och med de rapporter om direktivets genomförande som medlemsstaterna ska lämna in vartannat år.

När de fyller i mallen måste medlemsstaterna följa de definitioner, beräkningsregler och den terminologi som anges i direktiv 2009/28/EG. Medlemsstaterna uppmantras också att använda de definitioner, beräkningsregler och den terminologi som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1099/2008 <sup>(1)</sup>.

Ytterligare information kan antingen lämnas i det angivna utrymmet i handlingsplanen eller genom bilagor.

Stycken i kursiverad stil är avsedda att vägleda medlemsstaterna i utformningen av deras nationella handlingsplaner. Medlemsstaterna får ta bort dessa stycken i den version av den nationella handlingsplanen som de översänder till kommissionen.

Kommissionen påminner medlemsstaterna om att alla nationella stödordningar måste vara förenliga med bestämmelserna om statligt stöd i artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget. Anmälan av den nationella handlingsplanen ersätter inte en anmälan om statligt stöd i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget.

**1. SAMMANFATTNING AV NATIONELL POLITIK FÖR ENERGI FRÅN FÖRNYBARA ENERGIKÄLLOR**

Gör en kort sammanfattning av den nationella politiken för energi från förnybara energikällor och beskriv målen för politiken (t.ex. försörjningstrygghet, miljömässiga, ekonomiska och sociala fördelar) samt de viktigaste strategiska linjerna för insatserna.

**2. FÖRVÄNTAD SLUTLIG ENERGIANVÄNDNING 2010–2020**

I detta avsnitt ska medlemsstaterna ange sina beräkningar av den förväntade slutliga energianvändningen (brutto) av alla energislag (både från förnybara och konventionella källor), totalt och sektorsvis, under perioden fram till 2020.

Dessa beräkningar ska också ta hänsyn till de förväntade effekterna av de energieffektivitets- och energibesparingsåtgärder som ska vidtas under perioden. Under rubriken "referensscenario" ska ett scenario beskrivas med hänsyn enbart till energieffektivitets- och besparingsåtgärder som har vidtagits före år 2009. Under rubriken "extra energieffektivitetsscenario" ska ett scenario beskrivas med hänsyn till samtliga de åtgärder som ska vidtas från och med 2009. Utformningen av övriga delar av den nationella handlingsplanen ska baseras på detta extra energieffektivitetsscenario.

Med "användning för värme och kyla" avses den utvunna värme som producerats (sälld värme), plus den slutliga användningen av alla andra energiprodukter utom el i slutanvändarsektorer som industri, hushåll, tjänster, jordbruk, skogsbruk och fiske. Begreppet värme och kyla omfattar alltså även slutlig energianvändning för processer. El kan också användas för värme och kyla i slutlig användning, men denna el omfattas av elmålet och ingår därför inte i denna punkt.

För att kontrollera förenligheten med målet för 2020 och det vägledande förloppet ska den energimängd som används inom luftfarten i enlighet med artikel 5.6 i direktiv 2009/28/EG anses uppgå till högst 6,18 % av medlemsstatens slutliga energianvändning (brutto) (4,12 % för Cypern och Malta). Lämpliga justeringar kan (vid behov) göras i tabellen. I rutan visas hur man beräknar detta.

<sup>(1)</sup> EUT L 304, 14.11.2008, s. 1.

**RUTA — Beräkning av "mekanismen för ett taxetak för luftfarten" i direktivet om förnybar energi**

Anta att luftfarten i land A har en andel (Aviation Energy Consumption, AEC) av landets totala slutliga energianvändning (brutto) (Gross Final Energy Consumption, GFEC) som är X:

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

Anta att  $X > 6,18 \%$

I detta fall innebär taxetaket att följande beräkning används vid bedömningen av efterlevnaden:

$$\text{GFEC}_{\text{justerad}} = \text{GFEC} - \text{AEC} + \text{AEC}_{\text{justerad}}$$

$$\text{där } \text{AEC}_{\text{justerad}} = 0,0618 * \text{GFEC}$$

Dvs.

$$\text{GFEC}_{\text{justerad}} = \text{GFEC} - \text{AEC} + 0,0618 * \text{GFEC} =$$

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

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

"Justeringen" som procentandel av den faktiska GFEC och som funktion av X är alltså

$$\text{Adjustment} = (\text{GFEC} - \text{GFEC}_{\text{justerad}})/\text{GFEC} =$$

$$= X - 0,0618$$

Anmärkning: När det gäller Cypern och Malta ska siffrorna 4,12 % och 0,0412 användas i stället för siffrorna 6,18 % respektive 0,0618.

Tabell 1

Förväntad slutlig energianvändning (brutto) för [medlemsstat] med avseende på värme och kyla, el och transport fram till 2020 med hänsyn till effekterna av åtgärder för energieffektivitet och energibesparingar <sup>(2)</sup> 2010–2020 (ktoe)

	2005	2010		2011		2012		2013		2014	
	Basår	Referensscenari- o	Extra energieffektivitet	Referens- scenario	Extra energieffektivitet	Referens- scenario	Extra energieffektivitet	Referens- scenario	Extra energieffektivitet	Referens- scenario	Extra energieffektivitet
1. Värme och kyla <sup>(1)</sup>											
2. El <sup>(2)</sup>											
3. Transport enligt artikel 3.4 a <sup>(3)</sup>											
4. Slutlig energianvändning (brutto) <sup>(4)</sup>											
Följande beräkning behöver endast göras om den slutliga energianvändningen för luftfarten förväntas bli högre än 6,18 % (4,12 % för Malta och Cypern):											
Slutlig användning inom luftfarten											
Minskning för luftfartsgräns <sup>(5)</sup> artikel 5.6											
SUMMA användning efter minskning för luftfartsgräns											

<sup>(2)</sup> Beräkningarna av energieffektivitet och energibesparingar ska vara förenliga med andra sådana beräkningar som medlemsstaterna anmäler till kommissionen, särskilt i handlingsplaner inom ramen för direktivet om energitjänster och direktivet om energiprestanda för byggnader. Om det används olika enheter i dessa handlingsplaner bör det anges vilka omräkningsfaktorer som har tillämpats.

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Referenss- nario	Extra energief- fektivitet	Referenss- nario	Extra energief- fektivitet	Referenss- nario	Extra energief- fektivitet	Referenss- nario	Extra energief- fektivitet	Referenss- nario	Extra energief- fektivitet	Referenss- nario	Extra energief- fektivitet
1. Värme och kyla <sup>(1)</sup>												
2. El <sup>(2)</sup>												
3. Transport enligt artikel 3.4 a <sup>(3)</sup>												
4. Slutlig energianvändning (brutto) <sup>(4)</sup>												

Följande beräkning behöver endast göras om den slutliga energianvändningen för luftfarten förväntas bli högre än 6,18 % (4,12 % för Malta och Cypern):

Slutlig användning inom luftfarten												
Minskning för luftfartsgräns <sup>(5)</sup> artikel 5.6												
Summa användning efter minskning för luftfartsgräns												

<sup>(1)</sup> Den slutliga energianvändningen för alla energiprodukter utom el för andra ändamål än transport, plus användning av värme för eget bruk vid el- och värmeanläggningar samt värmeförluster i nät (punkterna "2 Egenförbrukning vid anläggningen" och "11 Överförings- och distributionsförluster" i förordning (EG) nr 1099/2008, s. 23-24).

<sup>(2)</sup> Elanvändningen (brutto) är den nationella elproduktionen (brutto), inklusive egenproduktion, plus import, minus export.

<sup>(3)</sup> Transportanvändning i enlighet med artikel 3.4 a i direktiv 2009/28/EG. Förnybar el inom vägtransport för denna siffra ska multipliceras med 2,5 i enlighet med artikel 3.4 c i direktiv 2009/28/EG.

<sup>(4)</sup> I enlighet med artikel 2 f i direktiv 2009/28/EG. Detta omfattar slutlig energianvändning plus nätförluster och egenförbrukning av värme och el vid el- och värmeanläggningar (observera att detta inte omfattar elförbrukning för pumpad vattenkraftslagring eller för transformering i elpannor eller värmepumpar i fjärrvärmeverk).

<sup>(5)</sup> I enlighet med artikel 5.6 behöver användning för luftfart endast beaktas upp till 6,18 % (gemenskapsgenomsnitt), för Cypern och Malta upp till 4,12 % av den slutliga energianvändningen (brutto).



## 3. MÅL FÖR FÖRNYBARA ENERGIKÄLLOR OCH FÖRLOPP

## 3.1. Nationellt övergripande mål

Tabell 2

**Nationellt övergripande mål för andelen energi från förnybara energikällor av den slutliga energianvändningen (brutto) 2005 och 2020 års siffror ska hämtas från bilaga I, del A i direktiv 2009/28/EG**

A) Andel energi från förnybara energikällor av den slutliga energianvändningen (brutto) 2005 (S2005) (%)	
B) <b>Mål för andelen energi från förnybara energikällor i den slutliga energianvändningen (brutto) 2020</b> (S2020) (%)	
C) Förväntad total justerad energianvändning 2020 (från tabell 1, sista rutan) (ktoe)	
D) Förväntad mängd energi från förnybara energikällor som motsvarar målet för 2020 (beräknas som B x C) (ktoe)	

Medlemsstaterna kan välja att använda flexibilitetsbestämmelserna i artiklarna 6, 7, 8 och 11 i direktiv 2009/28/EG för att låta en del av sin egen användning av energi från förnybara energikällor avräknas mot målen för en eller flera andra medlemsstater – eller för att tillgodoräkna sig energi från förnybara energikällor som används i en annan eller andra medlemsstater i sina egna mål. Dessutom får de använda sig av fysisk import från tredjeländer av el från förnybara energikällor i enlighet med artiklarna 9 och 10 i direktiv 2009/28/EG.

Eventuella beräkningar av potentialen för energi från förnybara energikällor i ert land kan bifogas i en bilaga.

Eventuella mål för energi från förnybara energikällor på regional nivå eller större städer, eller i stora energiförbrukande industrier, som stöder uppfyllandet av det nationella målet för andelen energi från förnybara energikällor kan också bifogas.

## 3.2. Sektorsmål och förlopp

I enlighet med artikel 4.1 i direktiv 2009/28/EG är medlemsstaterna skyldiga att fastställa mål för andelen energi från förnybara energikällor 2020 inom följande sektorer:

— Värme och kyla

— El

— Transport.

Summan av de tre sektorsmålen, översatt till förväntade volymer (ktoe) inklusive planerad användning av flexibilitetsbestämmelser, måste vara minst lika stor som den förväntade mängden energi från förnybara energikällor som motsvarar medlemsstatens mål för 2020 (i enlighet med sista rutan i tabell 2).

Transportmålet måste dessutom vara förenligt med bestämmelserna i artikel 3.4 i direktiv 2009/28/EG om att andelen energi från förnybara energikällor ska vara minst 10 % för transporter. Det bör dock påpekas att beräkningen av överensstämmelse med målet i artikel 3.4 skiljer sig från beräkningen av transporternas bidrag till medlemsstatens nationella övergripande mål för förnybar energi.

Detta gäller för transportmålet och inte för det övergripande målet:

— Bland petroleumprodukter räknas endast bensin och diesel i **nämnummaren**. Det betyder att fotogen/flygbränsle som används inom luftfarten och eldningsolja inom sjöfarten inte räknas (men diesel som används av vissa tåg och i viss inlandssjöfart räknas).

— Biodrivmedel som framställs av avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel samt material som innehåller både cellulosa och lignin ska multipliceras med 2 i **täljaren**.

— El från förnybara energikällor som används i vägfordon räknas 2,5 gånger i **täljaren och nämnummaren**.

Enligt artikel 3.4 c i direktiv 2009/28/EG får medlemsstaterna när de beräknar bidraget från el som producerats från förnybara energikällor och som används i elfordon välja att använda antingen den genomsnittliga andelen el från förnybara energikällor i gemenskapen eller andelen el från förnybara energikällor i sitt eget land, uppmätt två år innan det ifrågasvarande året. Vid beräkningen av den genomsnittliga andelen el från förnybara energikällor i gemenskapen får medlemsstaterna använda de framtidsscenarioer som har utarbetats av/för Europeiska kommissionen <sup>(3)</sup>.

Utöver att fastställa sektorsmål för 2020 måste medlemsstaterna beskriva det förlopp som de förväntar sig att tillväxten av användningen av förnybar energi kommer att följa mellan 2010 och 2020. Sektorsmålen för användning av energi från förnybara energikällor inom el, värme och kyla samt sektorsförloppen är uppskattningar.

Enligt tabell 3 är medlemsstaterna tvungna att lämna de uppgifter som avses ovan.

När tabellen fylls i bör medlemsstaterna använda den mer detaljerade fördelning av förväntad användning av energi från förnybara energikällor som ska anges enligt tabell 9. Beräkningstabellerna 4a och 4b ger vägledning för hur tabell 3 ska fyllas i.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna senast den 31 december 2009 offentliggöra och meddela kommissionen sin prognos över användningen av flexibilitetsbestämmelserna. Medlemsstaterna bör utgå från den prognosen när de fyller i relevanta delar av tabell 4a. Medlemsstaterna måste dock inte använda samma siffror i sina handlingsplaner som de angav i sina prognoser. Framför allt kan de vilja justera siffrorna mot bakgrund av uppgifterna i de andra medlemsstaternas prognoser.

<sup>(3)</sup> T.ex. det scenario som beskrivs i tillägg 4, s. 287, i "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](http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/climat_action/analysis_appendix.pdf). Enligt detta scenario kommer EU27:s genomsnittliga andel energi från förnybara energikällor av elproduktionen (brutto) att vara 19,4 %, 24,6 % och 32,4 % för åren 2010, 2015 respektive 2020.

Tabell 3

**Nationellt mål för 2020 och uppskattat förlopp för andelen energi från förnybara energikällor med avseende på värme och kyla, el och transport**

(Beräkningstabellerna 4a och 4b är tänkta att underlätta arbetet med tabell 3.)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Förnybara energikällor inom värme och kyla <sup>(1)</sup>												
El producerad från förnybara energikällor <sup>(2)</sup>												
Förnybara energikällor inom transport <sup>(3)</sup>												
Övergripande andel förnybara energikällor <sup>(4)</sup>												
Varav från samarbetsmekanismen <sup>(5)</sup>												
Överskott från samarbetsmekanismen <sup>(5)</sup>												

<sup>(1)</sup> Andel förnybar energi i värme och kyla: slutlig energianvändning (brutto) från förnybara energikällor för värme och kyla (enligt definitionen i artikel 5.1 b och 5.4 i direktiv 2009/28/EG) delat med den slutliga energianvändningen (brutto) för värme och kyla. Rad A från tabell 4a delat med rad 1 i tabell 1.

<sup>(2)</sup> Andel förnybar energi i el: slutlig elanvändning (brutto) från förnybara energikällor (enligt definitionen i artikel 5.1 a och 5.3 i direktiv 2009/28/EG) delat med den slutliga elanvändningen (brutto). Rad B från tabell 4a delat med rad 2 i tabell 1.

<sup>(3)</sup> Andel förnybar energi i transport: slutlig energianvändning från förnybara energikällor inom transport (se artikel 5.1 c och 5.5 i direktiv 2009/28/EG) delat med användningen inom transport av 1) bensin; 2) diesel; 3) biodrivmedel som används inom väg- och järnvägstransport och 4) el inom landtransport (enligt rad 3 i tabell 1). Rad J från tabell 4b delat med rad 3 i tabell 1.

<sup>(4)</sup> Andel förnybar energi i den slutliga energianvändningen (brutto). Rad G från tabell 4a delat med rad 4 i tabell 1.

<sup>(5)</sup> I procentenheter av den övergripande andelen förnybara energikällor.

			2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018		2020
Som del B i bilaga I till direktivet direktivet			$S_{2005} + 20\%$ ( $S_{2020}-S_{2005}$ )	$S_{2005} + 30\%$ ( $S_{2020}-S_{2005}$ )	$S_{2005} + 45\%$ ( $S_{2020}-S_{2005}$ )	$S_{2005} + 65\%$ ( $S_{2020}-S_{2005}$ )		$S_{2020}$
Minimiförlopp för förnybara energikällor <sup>(1)</sup>								
Minimiförlopp för förnybara energikällor (ktoe)								

<sup>(1)</sup> I enlighet med bilaga I.B till direktiv 2009/28/EG.

Tabell 4a

## Beräkningstabell för varje sektors förnybara energibidrag till den slutliga energianvändningen (brutto)

(ktoe)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A) Förväntad slutlig användning (brutto) av förnybara energikällor för värme och kyla												
B) Förväntad slutlig elanvändning (brutto) från förnybara energikällor												
C) Förväntad slutlig energianvändning från förnybara energikällor inom transport												
D) Förväntad total energianvändning från förnybara energikällor <sup>(1)</sup>												
E) Förväntad överföring av förnybara energikällor till andra medlemsstater												
F) Förväntad överföring av förnybara energikällor från andra medlemsstater och tredjeländer												
G) Förväntad användning av energi från förnybara energikällor justerad för mål D - E + F												

<sup>(1)</sup> I enlighet med artikel 5.1 i direktiv 2009/28/EG ska gas, el och väte från förnybara energikällor räknas endast en gång. Det är inte tillåtet att räkna dessa flera gånger.

Tabell 4b

Beräkningstabell för andelen energi från förnybara energikällor inom transport

(ktoe)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
C) Förväntad användning av energi från förnybara energikällor inom transport <sup>(1)</sup>												
H) Förväntad användning av el från förnybara energikällor inom vägtransport <sup>(2)</sup>												
I) Förväntad användning av biodrivmedel som framställs av avfall, restprodukter och cellulosa från icke-livsmedel samt material som innehåller både cellulosa och lignin inom transport <sup>(2)</sup>												
J) Förväntat bidrag från förnybara energikällor till målet för transportsektorn: C+(2,5-1)xH+(2-1)x(I)												

<sup>(1)</sup> Omfattar alla förnybara energikällor som används inom transport, inklusive el, vätgas och gas från förnybara energikällor, men exklusive biodrivmedel som inte uppfyller hållbarhetskriterierna (se artikel 5.1 sista stycket). Ange de faktiska värdena här, utan att använda multiplikationsfaktorerna.

<sup>(2)</sup> Ange de faktiska värdena här, utan att använda multiplikationsfaktorerna.

## 4. ÅTGÄRDER FÖR ATT UPPNÅ MÅLEN

4.1. **Översikt över samtliga planer och åtgärder för att främja användningen av energi från förnybara energikällor**

Tabell 5

**Översikt över samtliga planer och åtgärder**

Åtgärdens namn och referens	Typ av åtgärd (*)	Förväntat resultat (**)	Målgrupp och/eller målverksamhet (***)	Befintlig eller planerad	Datum för åtgärdens början och slut
1.					
2.					
3.					
...					

(\*) Ange om åtgärden är (främst) reglerande, finansiell eller mjuk (dvs. informationskampanj).

(\*\*) Gäller det förväntade resultatet beteendeförändring, installerad kapacitet (MW, t/år), producerad energi (ktoe)?

(\*\*\*) Vem riktar åtgärden sig till – investerare, slutanvändare, offentlig förvaltning, planerare, arkitekter, installatörer osv? Eller vilken verksamhet/sector är åtgärden riktad mot – framställning av biodrivmedel, användning av gödsel som energi osv?

4.2. **Särskilda åtgärder för att uppfylla kraven i artiklarna 13, 14, 16 samt artiklarna 17–21 i direktiv 2009/28/EG**4.2.1. **Administrativa förfaranden och fysisk planering (artikel 13.1 i direktiv 2009/28/EG)**

I sina svar på följande frågor ska medlemsstaterna förklara de gällande nationella, regionala och lokala reglerna för godkännande, certifiering och licensiering som gäller för anläggningar med tillhörande nätinfrastuktur för transmission och distribution, som producerar el, värme eller kyla från förnybara energikällor och för omvandlingen av biomassa till biodrivmedel eller andra energiprodukter. Om det krävs ytterligare åtgärder för att se till att reglerna är proportionerliga och nödvändiga ska medlemsstaterna också beskriva planerade översyner, förväntade resultat och vilken myndighet som har ansvaret för att utföra översynerna. Om informationen gäller för en viss teknik ska detta anges. Om regionala eller lokala myndigheter har en viktig roll ska den också beskrivas.

- Förteckning över befintlig nationell och – om tillämpligt – regional lagstiftning om regler för godkännande, certifiering och licensiering och fysisk planering som gäller för anläggningar med tillhörande nätinfrastuktur för transmission och distribution.
- Ansvariga ministerier/myndigheter samt deras behörigheter på området.
- Planerad översyn för att vidta lämpliga åtgärder i enlighet med artikel 13.1 i direktiv 2009/28/EG ska göras senast den [datum].
- Sammanfattning av pågående och planerade åtgärder på regional/lokal nivå (i förekommande fall).
- Har det upptäckts onödiga hinder eller oproportionerliga krav i samband med regler för godkännande, certifiering eller licensiering som gäller för anläggningar med tillhörande nätinfrastuktur för transmission och distribution, som producerar el, värme eller kyla från förnybara energikällor och för omvandlingen av biomassa till biodrivmedel eller andra energiprodukter? Om så är fallet, vilka?
- Vilken förvaltningsnivå (lokal, regional eller nationell) har ansvar för att godkänna, certifiera och licensiera anläggningar för förnybar energi och för fysisk planering? (Om det beror på typen av anläggning, specificera.) Om mer än en nivå är inblandad, hur styrs samordningen mellan de olika nivåerna? Hur kommer samordningen mellan de olika ansvariga myndigheterna att förbättras i framtiden?
- Hur säkerställs det att sökande får tillgång till uttömmande information om behandlingen av ansökningar om godkännande, certifiering och licensiering samt om stöd? Vilken information och vilket stöd får potentiella sökande till nya anläggningar för förnybar energi på ansökningarna?
- Hur underlättas den horisontella samordningen mellan olika administrativa organ med ansvar för de olika delarna av tillståndet? Hur många steg ingår i förfarandet för att få det slutliga godkännandet/licensen/tillståndet? Finns det en enda kontaktpunkt (one-stop-shop) som samordnar alla steg? Ges det någon förhandsinformation om tidsplanen för att behandla ansökningar? Hur lång tid tar det i genomsnitt för att få ett beslut om ansökan?

- i) Tar godkännandeförfarandena hänsyn till de särskilda egenskaperna hos de olika förnybara energiteknikerna? Om så är fallet, beskriv på vilket sätt. Om så inte är fallet, har ni för avsikt att ta hänsyn till dem i framtiden?
- j) Finns det några särskilda förfaranden, t.ex. en enkel anmälan, för mindre, decentraliserade anläggningar (t.ex. solpaneler på byggnader eller värmepannor som eldas med biomassa i byggnader)? Om så är fallet, vilka steg omfattar förfarandet? Har medborgarna offentlig tillgång till reglerna? Var offentliggörs de? Finns det planer på att införa enkla anmälningsförfaranden i framtiden? Om så är fallet, för vilka typer av anläggningar/system? (Är net metering möjligt?)
- k) Var offentliggörs avgifter för ansökningar om godkännande/licenser/tillstånd för nya anläggningar? Är de knutna till de administrativa kostnaderna för att bevilja sådana tillstånd? Finns det någon plan för att se över avgifterna?
- l) Finns det offentlig rådgivning för lokala och regionala administrativa organ när det gäller planering, utformning, uppförande och renovering av industri- och bostadsområden för att installera utrustning och system som använder förnybara energikällor för el, värme och kyla, inklusive fjärrvärme och fjärrkyla? Om det saknas sådan offentlig rådgivning, eller om den är otillräcklig – hur och när kommer detta behov att tillgodoses?
- m) Finns det någon särskild utbildning för de handläggare som arbetar med godkännande, certifiering och licensering av förnybara energianläggningar?

#### 4.2.2. Tekniska specifikationer (artikel 13.2 i direktiv 2009/28/EG)

- a) Måste förnybara energitekniker uppfylla vissa kvalitetsnormer för att omfattas av stödsystem? Om så är fallet, vilka anläggningar och vilka kvalitetsnormer gäller det? Finns det nationella eller regionala normer som går utöver de europeiska normerna?

#### 4.2.3. Byggnader (artikel 13.3 i direktiv 2009/28/EG)

Tänk på att leverans av förnybar el från det nationella nätet inte ska räknas med i hänvisningar till utökad användning av förnybara energikällor i byggnader. Här ligger fokus på att öka den lokala leveransen av värme och/eller el till enskilda byggnader. Direktleverans av värme via fjärrvärme och fjärrkyla i byggnader kan också räknas med.

- a) Hänvisning till (eventuell) befintlig nationell och regional lagstiftning och sammanfattning av lokal lagstiftning om ökningen av andelen energi från förnybara energikällor inom byggsektorn.
- b) Ansvariga ministerier/myndigheter.
- c) (Eventuell) Översyn av regler planeras senast den [datum].
- d) Sammanfattning av pågående och planerade åtgärder på regional/lokal nivå:
- e) Finns det miniminivåer för användning av förnybar energi i byggregler och byggnormer? Inom vilka geografiska områden gäller dessa krav och vilka är kraven? (Sammanfatta.) Vilka åtgärder har införlivats i dessa koder för att se till att andelen energi från förnybara energikällor som används inom byggsektorn kommer att öka? Vilka framtidsplaner finns i fråga om dessa krav/åtgärder?
- f) Hur mycket förväntas användningen av energi från förnybara energikällor i byggnader öka fram till 2020? (Gör om möjligt åtskillnad mellan bostäder (enfamiljshus och flerfamiljshus), kommersiella byggnader, offentliga byggnader och industribyggnader.) (För att besvara denna fråga kan ni använda en tabell som tabell 6 nedan. Uppgifterna kan ges per år eller för utvalda år. Både användningen av energi från förnybara energikällor inom värme och kyla samt el bör anges.)

Tabell 6

#### Beräknad andel energi från förnybara energikällor inom byggsektorn

(%)

	2005	2010	2015	2020
Bostadshus				
Kommersiella byggnader				
Offentliga byggnader				
Industribyggnader				
Totalt				

- g) Har man övervägt att införa krav på miniminivåer för andelen energi från förnybara energikällor inom nya och nyrenoverade byggnader i den nationella politiken? Om så är fallet, vilka nivåer? Om inte, hur ska ni undersöka om detta politikalternativ är lämpligt fram till 2015?
- h) Beskriv planerna för att se till att offentliga byggnader på nationell, regional och lokal nivå föregår med gott exempel genom att använda anläggningar för förnybar energi eller bli byggnader med nollutsläpp från och med år 2012? (Ta hänsyn till kraven i enlighet med direktivet om byggnaders energiprestanda.)
- i) Hur främjas teknik för energieffektiv förnybar energi i byggnader? (*Åtgärderna kan handla värmepannor som eldas med biomassa, värmepumpar och utrustning för solenergi som uppfyller miljömärkningskrav eller andra normer som utvecklats på nationell nivå eller gemenskapsnivå [se artikel 13.6].*)

#### 4.2.4. Informationsbestämmelser (artikel 14.1, 14.2 och 14.4 i direktiv 2009/28/EG)

Beskriv pågående och kommande informationskampanjer och informationsprogram, samt planerade granskningar och förväntade resultat. Dessutom bör medlemsstaterna ange vilken ansvarig myndighet som ska övervaka och granska effekterna av programmen. Om regionala eller lokala myndigheter har en viktig roll ska denna också beskrivas och sammanfattas.

- a) Hänvisning till (eventuell) befintlig nationell och/eller regional lagstiftning och informationskrav i enlighet med artikel 14 i direktiv 2009/28/EG:
- b) Det eller de organ som har ansvar för att sprida information på nationell/regional/lokal nivå.
- c) Sammanfattning av pågående och planerade åtgärder på regional/lokal nivå (i förekommande fall).
- d) Ange hur information görs tillgänglig i fråga om stödåtgärder för användning av förnybara energikällor med avseende på el, värme och kyla samt inom transport för alla berörda aktörer (konsumenter, byggare, installatörer, arkitekter, leverantörer av relevant utrustning och relevanta fordon). Vem har ansvar för att kontrollera och offentliggöra denna information? Finns det särskilda informationsresurser för de olika målgrupperna, t.ex. slutanvändare, byggare, fastighetsskötare, fastighetsmäklare, installatörer, arkitekter, jordbrukare, leverantörer av utrustning som använder energi från förnybara energikällor, offentlig förvaltning? Pågår det eller planeras det några informationskampanjer eller permanenta informationscenter?
- e) Vem har ansvar för att offentliggöra information om nettovinst, kostnader och energieffektivitet i utrustning och system som använder energi från förnybara energikällor med avseende på värme, kyla och el? (*Leverantör av utrustning eller system, offentligt organ eller någon annan?*)
- f) Vilken vägledning får planerare och arkitekter för att hjälpa dem att ta tillräcklig hänsyn till den optimala kombinationen av förnybara energikällor, högeffektiv teknik samt fjärrvärme och fjärrkyla när de planerar, konstruerar, bygger och renoverar industri- eller bostadsområden? Vem ansvarar för detta?
- g) Beskriv befintliga och planerade informations- och utbildningsprogram för medborgarna om nyttan av och de praktiska aspekterna på utvecklingen och användningen av energi från förnybara energikällor. Vilken roll har regionala och lokala aktörer i utformningen och förvaltningen av dessa program?

#### 4.2.5. Certifiering av installatörer (artikel 14.3 i direktiv 2009/28/EG)

- a) Hänvisning till (eventuell) befintlig nationell och/eller regional lagstiftning om certifiering eller motsvarande kvalifikationssystem för installatörer i enlighet med artikel 14.3 i direktiv 2009/28/EG.
- b) Det eller de organ som har ansvar för att utforma och godkänna certifierings-/kvalifikationssystem fram till 2012 för installatörer av små pannor och ugnar som drivs med biomassa, solcells- och solvärmesystem, system för ytnära jordvärme samt värmepumpar.
- c) Finns det redan sådana certifierings-/kvalifikationssystem? Om så är fallet, beskriv dem.
- d) Finns det offentligt tillgänglig information om dessa system? Offentliggörs förteckningar över certifierade eller kvalificerade installatörer? Om så är fallet, var? Godkänns andra system som likvärdiga med det nationella/regionala systemet?
- e) Sammanfattning av pågående och planerade åtgärder på regional/lokal nivå (i förekommande fall).



**4.2.6. Utveckling av elinfrastruktur (artikel 16.1 och artikel 16.3–16.6 i direktiv 2009/28/EG)**

Utöver nuläget och befintlig lagstiftning krävs det en beskrivning av kommande åtgärder, planerade översyner, vilka organ som är ansvariga och vilka resultat som förväntas.

- a) Hänvisning till befintlig nationell lagstiftning om krav i samband med energinäten (artikel 16):
- b) Hur ser ni till att näten för transmission och distribution utvecklas för att integrera den mängd förnybar energi som har satts upp som mål och samtidigt upprätthålla en säker drift av elsystemet? Hur införlivas detta krav i den regelbundna nätplaneringen hos de systemansvariga för transmissions- och distributionssystemen?
- c) Vilken roll kommer intelligenta nät, it-verktyg och lagringsanläggningar att spela? Hur ska utvecklingen av dessa garanteras?
- d) Planeras det någon förstärkning av anslutningskapaciteten för grannländer? Om så är fallet, vilka sammankopplingar, för vilken kapacitet och när ska det vara klart?
- e) Vilka åtgärder vidtas för att påskynda godkännandeförfarandena för nätinфраstruktur? Hur ser det ut i nuläget och hur lång tid tar det i genomsnitt att få ett godkännande? Hur ska detta förbättras? (Ange nuläge och nuvarande lagstiftning, upptäckta flaskhalsar och planer för att effektivisera förfarandet med hjälp av en tidsplan för genomförandet och förväntat resultat.)
- f) Hur säkerställs samordningen mellan godkännande av nätinфраstruktur och andra administrativa planeringsförfaranden?
- g) Erbjuds prioriterade anslutningsrättigheter eller reserverad anslutningskapacitet för nya anläggningar som producerar el från förnybara energikällor?
- h) Finns det några förnybara anläggningar som är klara att anslutas men inte kan det på grund av kapacitetsbegränsningar i nätet? Om så är fallet, vilka åtgärder vidtas för att lösa detta och när förväntas problemet vara löst?
- i) Är det de som ansvarar för transmissions- och distributionssystemen som utarbetar och offentliggör standardregler för hur kostnaderna för teknisk anpassning ska bäras och fördelas? Om så är fallet, var? Hur ser man till att dessa regler baseras på objektiva, transparenta och icke-diskriminerande kriterier? Finns det särskilda regler för producenter i avlägsna regioner och i regioner med låg befolkningstäthet? (Reglerna för hur kostnader ska bäras avgör vilken del av kostnaderna som ska täckas av den producent som vill bli ansluten och vilken del som ska täckas av den som ansvarar för transmissions- eller distributionssystemet. Reglerna för kostnadsfördelning avgör hur de nödvändiga kostnaderna ska fördelas mellan producenter som ansluts senare och som drar fördel av samma förstärkningar eller nya ledningar.)
- j) Beskriv hur kostnaderna för anslutning och teknisk anpassning fördelas på producenter och/eller de som ansvarar för transmissions- eller distributionssystemen. Hur kan de som ansvarar för transmissions- och distributionssystemen tjäna in dessa investeringskostnader? Planeras någon förändring av reglerna för hur kostnaderna ska bäras? Vilka förändringar planerar ni och vilka resultat förväntar ni er? (Det finns flera alternativ för att fördela nätanslutningskostnader. Medlemsstaterna väljer sannolikt en eller en kombination av dem. Vid en fördelning av anslutningskostnaderna "på djupet" bär utvecklaren av den anläggning som producerar el från förnybar energi flera av kostnaderna i samband med nätinфраstrukturen (nätanslutning, nätförstärkning och -utbyggnad). En annan möjlighet är att göra en "ytlig" fördelning av anslutningskostnaderna, vilket betyder att utvecklaren bara bär nätanslutningskostnaderna, inte förstärknings- och utbyggnadskostnaderna (vilka är inbyggda i nätavgifterna och betalas av kunderna). Ytterligare en variant är att förstatliga kostnaderna och täcka dem genom nätavgifter.)
- k) Finns det några regler för kostnadsdelning mellan de producenter som ansluter sig i början och dem som ansluter sig senare? Om inte, hur tar man hänsyn till fördelarna för de producenter som ansluter sig senare?
- l) Hur ska man se till att de som ansvarar för transmissions- och distributionssystemen ger de nya producenter som vill ansluta sig den kostnadsinformation som krävs, en noggrann tidsplan för behandlingen av deras ansökan och en vägledande tidsplan för deras nätanslutning?

**4.2.7. Drift av elnät (artikel 16.2, 16.7 och 16.8 i direktiv 2009/28/EG)**

- a) Hur garanterar de som ansvarar för transmissions- och distributionssystemen transmissionen och distributionen av el från förnybara energikällor? Säkerställs prioriterad eller garanterad åtkomst?
- b) Hur ser man till att de som ansvarar för transmissionssystemen då de avgör inmatningsordningen mellan produktionsanläggningarna prioriterar anläggningar som använder förnybara energikällor?

- c) Vilka nät- och marknadsrelaterade driftsåtgärder vidtas så att andelen el från förnybara energikällor inte minskas mer än nödvändigt? Vilka typer av åtgärder planeras och när förväntas de vara genomförda? (Marknads- och nätutformning som gör det möjligt att integrera variabla resurser kan omfatta åtgärder som mer realtidsnära handel (byte från prognostisering för påföljande dag till prognostisering flera gånger om dagen och omplanering hos producenterna) sammanslagning av marknadsområden, säkerställande av tillräcklig gränsöverskridande sammankopplingskapacitet och handel, förbättring av samarbetet mellan närliggande systemansvariga, användning av förbättrade kommunikations- och kontrollverktyg, förvaltning av efterfrågesidan och aktivt deltagande av efterfrågesidan på marknaderna (genom system för tvåvägskommunikation – smart mätning), ökad distribuerad produktion och inhemsk lagring (t.ex. elbilar) med aktiv förvaltning av distributionsnät (intelligenta energinät)).
- d) Hålls energitillsynsmyndigheten informerad om dessa åtgärder? Har myndigheten behörighet att övervaka och se till att dessa åtgärder genomförs?
- e) Är anläggningar som producerar el från förnybara energikällor integrerade på elmarknaden? På vilket sätt? Vilka skyldigheter har de när det gäller att delta på elmarknaden?
- f) Vilka regler gäller för att ta ut transmissions- och distributionsavgifter från producenter av el från förnybara energikällor?

#### 4.2.8. **Integrering av biogas i naturgasnätet (artikel 16.7, 16.9 och 16.10 i direktiv 2009/28/EG)**

- a) Hur säkerställs att transmissions- och distributionsavgifterna inte innebär diskriminering av gas från förnybara energikällor?
- b) Har det gjorts någon bedömning av behovet av en utbyggnad av nuvarande infrastrukturer inom gasnäten för att underlätta integreringen av gas från förnybara energikällor? Vad blev resultatet? Om inte, kommer det att göras någon sådan bedömning?
- c) Offentliggörs tekniska bestämmelser om nätanslutning och anslutningsavgifter för biogas? Var offentliggörs dessa bestämmelser?

#### 4.2.9. **Utveckling av infrastruktur för fjärrvärme och fjärrkyla (artikel 16.11) i direktiv 2009/28/EG)**

- a) Beskriv er bedömning av behovet av ny infrastruktur för fjärrvärme och fjärrkyla från förnybara energikällor som bidrar till att uppnå målet för 2020. Finns det med anledning av denna bedömning några planer på att utveckla sådan infrastruktur i framtiden? Vilka bidrag förväntas från stora anläggningar för biomassa, solenergi och geotermisk energi i systemen för fjärrvärme och fjärrkyla?

#### 4.2.10. **Biodrivmedel och andra flytande biobränslen – hållbarhetskriterier och kontroll av efterlevnad (artiklarna 17–21 i direktiv 2009/28/EG)**

I den här delen av den nationella handlingsplanen ska medlemsstaterna förklara sin kommande strategi för att uppnå hållbarhetskriteriet för biodrivmedel och andra flytande biobränslen samt kontrollen av efterlevnaden.

- a) Hur ska hållbarhetskriterierna för biodrivmedel och flytande biobränslen genomföras på nationell nivå? (Planeras det någon lagstiftning för genomförandet? Hur kommer den institutionella organisationen se ut?)
- b) Hur kommer ni att se till att biobränslen och flytande biodrivmedel som räknas i det nationella målet för förnybar energi, nationella skyldigheter i fråga om förnybar energi och/eller som är berättigade till ekonomiskt stöd uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i artikel 17.2–17.5 i direktiv 2009/28/EG? (Kommer det att finnas någon nationell institution eller något nationellt organ med ansvar för att övervaka/kontrollera att kriterierna uppfylls?)
- c) Om en nationell myndighet eller nationellt organ ska övervaka att kriterierna uppfylls – finns det redan en sådan myndighet eller ett sådant organ? Om så är fallet, ange dem. Om inte, när kommer de att inrättas?
- d) Beskriv befintlig nationell lagstiftning om markindelning och det nationella fastighetsregistret för att kontrollera efterlevnaden av artikel 17.3–17.5 i direktiv 2009/28/EG. Hur kan ekonomiska aktörer få tillgång till den här informationen? (Beskriv befintliga regler och om hur man skiljer mellan områden med olika status som område med biologisk mångfald, skyddat område osv. Beskriv också den behöriga nationella myndighet som ska övervaka fastighetsregistret och förändringar i markstatus.)
- e) Ange inom ramen för vilken nationell, europeisk eller internationell skyddsordning som skyddade områden klassificeras enligt.

- f) Vilket förfarande används för att ändra status för ett markområde? Vem övervakar och rapporterar på nationell nivå om förändringar av markområdets status. Hur ofta uppdateras markfördelningsregistret (varje månad, varje år, vartannat år osv.)?
- g) Hur säkerställs och kontrolleras det på nationell nivå att goda miljövänliga jordbruksmetoder och andra tvärvillkor uppfylls (i enlighet med artikel 17.6 i direktiv 2009/28/EG)?
- h) Har ni för avsikt att utveckla frivilliga certifieringssystem för hållbara biodrivmedel och flytande biobränslen i enlighet med artikel 18.4 andra stycket i direktiv 2009/28/EG? Om så är fallet, hur?

4.3. **Stödsystem som tillämpas av medlemsstaten eller en grupp medlemsstater för främjande av användningen av energi från förnybara energikällor avseende el**

*Stödsystemen kan vara reglerande och föreskriva mål och/eller skyldigheter. De kan också erbjuda finansiellt stöd till investeringar eller till drift av en anläggning. Det finns också mjuka åtgärder som informations- eller utbildningskampanjer. Eftersom mjuka åtgärder beskrivs i punkt 3.2.2 bör den här bedömningen inriktas på reglerings- och finansieringsåtgärder.*

*Beskriv de befintliga systemen och hänvisa till aktuell lagstiftning, närmare detaljer om systemet, varaktighet (start- och slutdatum), tidigare effekter och ange om det planeras några reformer eller andra system och i så fall när. Vilka är de förväntade resultaten?*

**Reglering**

*Reglering kan handla om att införa mål och kvoter. Om det finns någon sådan kvot, beskriv den närmare:*

- a) Vilken är den rättsliga grunden för denna kvot/detta mål?
- b) Finns det några tekniska specifika mål?
- c) Vilka är de konkreta kvoterna/målen per år (per teknik)?
- d) Vem ska uppfylla denna kvot?
- e) Vad blir följderna om man inte uppfyller den?
- f) Finns det någon övervakningsmekanism för detta?
- g) Finns det någon mekanism för att ändra kvoter/mål?

**Ekonomiskt stöd**

*Ekonomiskt stöd kan klassificeras på flera sätt, exempelvis ekonomiskt investeringsstöd, kapitaltillskott, lån till låg ränta, skattebefrielser eller skattelättnader, återbetalning av skatt, offentliga upphandlingar, kvoter för förnybar energi med eller utan gröna certifikat (som det går att handla med), inmatningsstariffer, inmatningsstöd, frivilliga system.*

Ge en utförlig beskrivning av alla system ni använder genom att svara på följande frågor.

- a) Vad kallas systemet? Ge också en kortfattad beskrivning.
- b) Är detta ett frivilligt eller obligatoriskt system?
- c) Vem förvaltar det? (*Genomförandeorgan, tillsynsmyndighet*)
- d) Vilka åtgärder vidtas för att garantera tillgången till den budget/finansiering som krävs för att uppnå det nationella målet?
- e) Hur hanterar systemet den långsiktiga säkerheten och tillförlitligheten?
- f) Ses systemet över regelbundet? Vilken typ av återkopplings- eller justeringsmekanismer finns det? Hur har systemet optimerats hittills?

- g) Skiljer sig stödet åt beroende på teknik?
- h) Vilka är de förväntade effekterna i fråga om energiproduktion?
- i) Ställs det några villkor i fråga om energieffektivitetskriterier för att stödet ska beviljas?
- j) Är detta en befintlig åtgärd? Vilken nationell lagstiftning regleras den av?
- k) Är detta ett planerat system? När ska det tas i drift?
- l) Vilka start- och slutdatum (varaktighet) har fastställts för systemet i sin helhet?
- m) Har det fastställts någon minsta eller största storlek för de system som är stödberättigande?
- n) Kan samma projekt få stöd från mer än en stödåtgärd? Vilka åtgärder kan kumuleras?
- o) Finns det regionala/lokala stödssystem? Om så är fallet, beskriv dessa närmare med samma kriterier.

Särskilda frågor om investeringsstöd:

- a) Vad ingår i stödssystemet? (Subventioner, kapitaltillskott, lån till låg ränta, skattebefrielser eller skattelättnader, återbetalning av skatt.)
- b) Vem kan komma i fråga för detta system? Är det inrättat för särskild(a) teknik(er)?
- c) Tas ansökningar emot och beviljas kontinuerligt eller finns det återkommande ansökningsperioder? Vid återkommande ansökningsperioder, ange hur ofta och på vilka villkor dessa genomförs.

Särskilda frågor för certifikat som går att handla med:

- a) Finns det någon kvot för den andel el som ska produceras från förnybara energikällor i den totala försörjningen?
- b) Vem har den kvoten?
- c) Finns det några tekniskspecifika band?
- d) Vilka tekniker omfattas av systemet?
- e) Är det tillåtet med internationell handel med certifikat? På vilka villkor?
- f) Finns det något lägsta pris?
- g) Finns det några sanktioner för bristande efterlevnad?
- h) Vad är genomsnittspriset för certifikat? Offentliggörs det? Var?
- i) Hur ser systemet med handel av certifikat ut?
- j) Hur länge kan en anläggning delta i systemet?

Särskilda frågor för fasta inmatningspriser:

- a) Vilka villkor ställs för att få de fasta priserna?
- b) Finns det ett tak för den totala volymen el som produceras per år eller för installerad kapacitet som kan komma i fråga för priset?

c) Är detta ett teknikspecifikt system? Vilka är prisnivåerna för respektive teknik?

d) Finns det andra kriterier för att använda skilda prisnivåer?

e) Hur länge är det fasta priset garanterat?

f) Planeras några prisjusteringar i systemet?

Särskilda frågor för inmatningspremier:

a) Vad är villkoren för att få premien?

b) Finns det ett tak för den totala volymen el som produceras per år eller för installerad kapacitet som kan komma i fråga för premien?

c) Är detta ett alternativ till fasta priser?

d) Är detta ett teknikspecifikt system? Vilka är premienivåerna för respektive teknik?

e) Finns det en nedre eller övre gräns för premien? Ange närmare.

f) Hur länge är premiumpriset garanterat?

g) Planeras några prisjusteringar i systemet?

Särskilda frågor för upphandling:

a) Hur ofta genomförs upphandlingar och hur stora är de?

b) Vilka tekniker berörs?

c) Är de integrerade med nätutvecklingen?

**4.4. Stödsystem som tillämpas av medlemsstaten eller en grupp medlemsstater för främjande av användningen av energi från förnybara energikällor avseende värme och kyla**

*Följ strukturen i punkt 4.3 och svara på samma frågor när det gäller stödåtgärderna för förnybar energi inom sektorn för värme och kyla. Ta dessutom upp följande punkter:*

a) Hur anpassas stödsystemen för el från förnybara energikällor för att uppmuntra användningen av kraftvärme-produktion från förnybara energikällor?

b) Vilka stödsystem finns det för att uppmuntra användning av fjärrvärme och fjärrkyla från förnybara energikällor?

c) Vilka stödsystem finns det för att uppmuntra användning av små anläggningar för värme och kyla från förnybara energikällor?

d) Vilka stödsystem finns det för att uppmuntra användning av värme och kyla från förnybara energikällor i industritillämpningar?

**4.5. Stödsystem som tillämpas av medlemsstaten eller en grupp medlemsstater för främjande av användningen av energi från förnybara energikällor avseende transport**

*Följ strukturen i punkt 4.3 och svara på samma frågor när det gäller stödåtgärderna för förnybar energi inom transportsektorn. Särskilj mellan olika transportslag (t.ex. vägtransport, andra transportmetoder än vägtransport). Ta dessutom upp följande punkter:*

- a) Vilka är de konkreta kvoterna/målen per år (per drivmedel eller teknik)?
- b) Differentieras stödet beroende på typ av drivmedel eller teknik? Finns det något särskilt stöd för biodrivmedel som uppfyller kriterierna i artikel 21.2 i direktivet?

#### 4.6. Särskilda åtgärder för främjande av användningen av energi från biomassa

Biomassa har stor betydelse som primärenergi inom alla tre sektorer: värme och kyla, el och transport. Det är avgörande med en nationell strategi för biomassa för att planera rollerna för och samspelet mellan slutanvändarna av energin och samspelet med andra icke energirelaterade sektorer. Därför ska medlemsstaterna bedöma sin inhemska potential och den ökade mobiliseringen av inhemska och importerade biomassaresurser. Effekterna på och samspelet med andra icke energirelaterade sektorer (livsmedels- och foderindustrin, massa- och pappersindustrin, byggindustrin, möbelindustrin osv.) bör analyseras.

##### 4.6.1. Tillgång på biomassa: både inhemska och importerad

Här bör medlemsstaterna bedöma tillgången på inhemska biomassa och importbehovet.

Det bör göras åtskillnad mellan biomassa A) från skogsbruk – 1. direkt och 2. indirekt tillgång, B) från jordbruk och fiske – 1. direkt tillgång och 2. biprodukter/bearbetade grödor och C) från avfall – 1. biologiskt nedbrytbar fraktion av fast kommunalt avfall, 2. biologiskt nedbrytbar fraktion av fast industriavfall samt 3. avloppsslam. Ni måste lämna uppgifter om de ovannämnda första delkategorierna, medan det är frivilligt att lämna mer detaljerad information. Sammanlagt måste siffrorna dock avspegla den följande kategoriseringen och informationen ska lämnas i de enheter som används i tabell 7. Importens betydelse (inom EU och från länder utanför EU) måste avspeglas.

Tänk på att träflis, bricketter och pellets kan komma från direkt eller indirekt försörjning från skogsbruket. Om uppgifter om pellets ingår i tabellen bör det anges huruvida råvaran kommer från direkt eller indirekt tillgång.

När det gäller biogas och biodrivmedel bör mängden obehandlat råmaterial anges i tabell 7, inte mängden behandlat råmaterial. Det är naturligtvis svårare att kontrollera mängden råmaterial av biomassa till biodrivmedel i fråga om import och export och det kan bli nödvändigt att göra uppskattningar. Om informationen om import bygger på importen av biodrivmedel måste detta anges i tabellen.

Tabell 7

#### Tillgång på biomassa 2006

Ursprungssektorn		Mängd inhemska resurser (1)	Import		Export	Nettomängd	Primär energiproduktion (ktoe)
			EU-intern	EU-extern	EU-intern/ EU-extern		
A) Biomassa från skogsbruk (2)	Varav						
	1. Direkt försörjning av träbiomassa från skog och annan trädbevuxen mark för energiproduktion						
	Frivilligt – om det finns uppgifter tillgängliga kan ni ge närmare information om mängden råmaterial inom denna kategori a) Avverkning b) Rester från avverkningar (toppar, grenar, bark, stubbar) c) Rester från naturvårdsförvaltning (träbiomassa från parker, trädgårdar, trädplanteringar, buskar) d) Övrigt (ange närmare)						

Ursprungssektorn		Mängd inhemska resurser (1)	Import		Export	Nettomängd	Primär energiproduktion (ktoe)
			EU-intern	EU-extern	EU-intern/ EU-extern		
	2. Indirekt försörjning av träbiomassa för energiproduktion						
	<i>Frivilligt – om informationen finns tillgänglig kan ni lämna närmare uppgifter</i>						
	a) Rester från sågverk, snickerier, möbelindustri (bark, sågspån)						
	b) Biprodukter från massa- och pappersindustri (svartlut, tallharts)						
	c) Bearbetat träbränsle						
	d) Återvunnet trä efter användning (återvunnet trä för energiförbrukning, trä från hushållsavfall)						
	e) Övrigt (ange närmare)						
B) Biomassa från jordbruk och fiske:	<i>Varav</i>						
	1. Jordbruks- och fiskeriprodukter som används direkt för energiproduktion						
	<i>Frivilligt – om informationen finns tillgänglig kan ni lämna närmare uppgifter</i>						
	a) Jordbruksgrödor (spannmål, oljeväxter, sockerbetor, ensilerad majs)						
	b) Planteringar						
	c) Snabbväxande träd						
	d) Andra energigrödor (gräs)						
	e) Alger						
	f) Övrigt (ange närmare)						
	2. Biprodukter från jordbruket/bearbetade rester och biprodukter från fiske för energiproduktion						
	<i>Frivilligt – om informationen finns tillgänglig kan ni lämna närmare uppgifter</i>						
	a) Halm						
	b) Gödsel						
	c) Djurfett						
	d) Kött- och benmjöl						
	e) Kakor av biprodukter (inklusive oljeväxtkakor och olivoljekakor för energi)						
	f) Fruktbiomassa (inklusive skal, kärnor)						
	g) Biprodukter från fiske						
	h) Beskrämningsrester från vinstockar, olivträd, fruktträd						
	i) Övrigt (ange närmare)						

Ursprungssektorn		Mängd inhemska resurser (1)	Import		Export	Nettomängd	Primär energiproduktion (ktoe)
			EU-intern	EU-extern	EU-intern/ EU-extern		
C) Biomassa från avfall:	Varav						
	1. Biologiskt nedbrytbar fraktion av fast kommunalt avfall, inklusive bioavfall (biologiskt nedbrytbar park- och trädgårdsavfall, livsmedels- och köksavfall från hushåll, restauranger, cateringfirmor och affärer samt jämförbart avfall från livsmedelsbearbetningsanläggningar) och deponigas						
	2. Biologiskt nedbrytbar fraktion av industriavfall (inklusive papper, kartong, pallar)						
	3. Avloppsslam						

(1) Resursens mängd i m<sup>3</sup> (om möjligt, annars i lämpliga alternativa enheter) för kategori A med delkategorier samt i ton för kategorierna B och C med delkategorier.

(2) Biomassa från skogsbruk bör också omfatta biomassa från skogsbaserade industrier. Under kategorin för biomassa från skogsbruket bör bearbetade solida bränslen som flis, pellets och bricketter räknas in i motsvarande delkategori för ursprung.

Förklara den omräkningsfaktor/beräkningsmetod som har använts ovan för att räkna om mängden tillgängliga resurser till primärenergi.

Ange beräkningsgrunden för den biologiskt nedbrytbara fraktionen av fast kommunalt avfall och industriavfall.

Använd tabell 7a för att ange det uppskattade bidraget från biomassa i energianvändningen 2015 och 2020 (enligt kategorierna i tabell 7).

Tabell 7a

**Beräknad inhemsk försörjning av biomassa 2015 och 2020**

Ursprungssektor		2015		2020	
		Förväntad mängd inhemska resurser	Primär energi produktion (ktoe)	Förväntad mängd inhemska resurser	Primär energi produktion (ktoe)
A) Biomassa från skogsbruk	1. Direkt försörjning av träbiomassa från skog och annan trädbevuxen mark för energiproduktion				
	2. Indirekt försörjning av träbiomassa för energiproduktion				
B) Biomassa från jordbruk och fiske	1. Jordbruks- och fiskeriprodukter som används direkt för energiproduktion				
	2. Biprodukter från jordbruket/bearbetade rester och biprodukter från fiske för energiproduktion				



Ursprungssektor		2015		2020	
		Förväntad mängd inhemska resurser	Primär energi produktion (ktoe)	Förväntad mängd inhemska resurser	Primär energi produktion (ktoe)
C) Biomassa från avfall	1. Biologiskt nedbrytbar fraktion av fast kommunalt avfall, inklusive bioavfall (biologiskt nedbrytbart park- och trädgårdsavfall, livsmedels- och köksavfall från hushåll, restauranger, cateringfirmor och affärer samt jämförbart avfall från livsmedelsbearbetningsanläggningar) och deponigas				
	2. Biologiskt nedbrytbar fraktion av industriavfall (inklusive papper, kartong, pallar)				
	3. Avloppsslam				

Vilken betydelse förväntas importerad biomassa få fram till 2020? Ange förväntade kvantiteter (ktoe) och om möjligt också importländerna.

Beskriv nuläget i fråga om jordbruksmark som används särskilt för energiproduktion:

Tabell 8

**Användning av jordbruksmark för produktion av energigrödor 2006**

(ha)

Användning av jordbruksmark för produktion av energigrödor	Yta
1. Mark som används för snabbväxande träd (vide, poppel)	
2. Mark som används för andra energigrödor, som gräs (rörflen, rödhirs, Miscanthus), durra	

4.6.2. **Åtgärder för att öka tillgången på biomassa, med beaktande av andra användare av biomassa (jord- och skogsbruksbaserade sektorer)**

**Mobilisering av nya källor till biomassa**

a) Ange hur mycket mark som är förstörd.

b) Ange hur mycket outnyttjad odlingsbar mark det finns.

c) Planeras det några åtgärder för att uppmuntra till användning av outnyttjad mark, förstörd mark osv. för energiändamål?

d) Finns det några planer på att använda råmaterial som redan finns tillgängligt (t.ex. gödsel) för energi?

e) Finns det någon särskild politik för att främja produktion och användning av biogas? Vilken typ av användningsområden främjas (lokal, fjärrvärme, biogasnät, integrering i naturgasnät)?

- f) Vilka åtgärder planeras för att förbättra skogsförvaltningsteknikerna för att få ut så mycket biomassa som möjligt från skogen på ett hållbart sätt? (\*) Hur ska skogsförvaltningen förbättras för att öka den framtida tillväxten? Vilka åtgärder planeras för att maximera utvinningen av befintlig biomassa som redan kan börja användas?

#### Effekter på andra sektorer

- a) Hur kommer effekterna av användningen av energi från biomassa på andra jord- och skogsbruksbaserade sektorer att övervakas? Vilka är effekterna? (Ange om möjligt också kvantitativa effekter.) Finns det planer på att övervaka dessa effekter i framtiden?
- b) Vilken typ av utveckling förväntas inom andra jord- och skogsbruksbaserade sektorer som skulle kunna påverka energianvändningen? (Skulle t.ex. förbättrad effektivitet/produktivitet öka eller minska mängden bi-produkter som är tillgängliga för energianvändning?)

#### 4.7. Planerad användning av statistiska överföringar mellan medlemsstater och planerat deltagande i gemensamma projekt med andra medlemsstater och tredjeländer

Beskriv i vilken omfattning ni förväntar er att använda mekanismer för samarbete mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredjeländer. Denna information bör bygga på de uppgifter som lämnats i det prognosdokument som avses i artikel 4.3 i direktiv 2009/28/EG.

##### 4.7.1. Förfarandefrågor

- a) Beskriv de befintliga eller kommande nationella förfarandena (steg för steg) för att organisera en statistisk överföring eller ett gemensamt projekt (inklusive ansvariga organ och kontaktpunkter).
- b) Beskriv vilka metoder privata enheter kan använda för att föreslå och delta i gemensamma projekt med medlemsstater eller tredjeländer.
- c) Ange kriterierna för att avgöra när statistiska överföringar eller gemensamma projekt ska användas.
- d) Vilken mekanism ska användas för att involvera andra intresserade medlemsstater i ett gemensamt projekt?
- e) Är ni villiga att delta i gemensamma projekt i andra medlemsstater? Hur mycket installerad kapacitet/producerad el eller värme per år tänker ni stödja? Hur tänker ni skapa stödsystem för dessa projekt?

##### 4.7.2. Den beräknade överskottsproduktion av energi från förnybara energikällor jämfört med det vägledande förloppet som skulle kunna överföras till andra medlemsstater

Använd tabell 9 för att fylla i uppgifterna.

##### 4.7.3. Den beräknade potentialen för gemensamma projekt

- a) Inom vilka sektorer kan ni erbjuda utveckling av förnybar energianvändning inom ert territorium för gemensamma projekt?
- b) Har det gjorts någon specifikation av den teknik som behöver utvecklas? Hur mycket installerad kapacitet/producerad el eller värme per år?
- c) Hur ska anläggningar för gemensamma projekt identifieras? (Kan t.ex. lokala och regionala myndigheter eller projektansvariga rekommendera anläggningar? Eller kan alla projekt delta oavsett lokalisering?)
- d) Känner ni till potentialen för gemensamma projekt i andra medlemsstater eller i tredjeländer? (Inom vilken sektor? Hur stor kapacitet? Vilket stöd planeras? För vilka tekniker?)
- e) Föredrar ni att stödja vissa tekniker? Om så är fallet, vilka?

(\*) Rekommendationer finns i rapporten från den tillfälliga arbetsgruppen II inom ständiga kommittén för skogsbruk från juli 2008 om ökat resursutnyttjande och effektiv användning av trä och virkesavfall för energiproduktion. Rapporten kan laddas ned från följande webbadress: [http://ec.europa.eu/agriculture/fore/publi/sfc\\_wgii\\_final\\_report\\_072008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/agriculture/fore/publi/sfc_wgii_final_report_072008_en.pdf)

#### 4.7.4. Beräknad efterfrågan på energi från förnybara energikällor från andra källor än inhemsk produktion

Använd tabell 9 för att fylla i uppgifterna.

Tabell 9

**Beräknat överskott och/eller underskott i produktionen av förnybar energi jämfört med det vägledande förloppet som kan överföras till/från andra medlemsstater i [medlemsstat]**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beräknat överskott i prognosdokumentet											
Beräknat överskott i den nationella handlingsplanen											
Beräknat underskott i prognosdokumentet											
Beräknat underskott i den nationella handlingsplanen											

(ktoe)

#### 5. BEDÖMNINGAR

##### 5.1. Det totala förväntade bidraget från varje enskild teknik för energi från förnybara energikällor för att nå de bindande målen för 2020 och det vägledande förloppet för andelen energi från förnybara energikällor avseende el, värme och kyla samt transporter

Bidraget från varje förnybar energiteknik till förloppet och målen för 2020 inom sektorerna för el, värme och kyla samt transporter bör beräknas och ett möjligt framtidsscenario anges utan att detta behöver innebära att man inför ett mål eller en kvot för varje teknik.

I fråga om elsektorn bör både den förväntade (ackumulerade) installerade kapaciteten (i MW) och årsproduktionen (GWh) anges per teknik. För vattenkraft bör åtskillnad göras mellan anläggningar på mindre än 1 MW, mellan 1 och 10 MW och över 10 MW installerad kapacitet. För solenergi bör separata uppgifter lämnas för bidrag från solcellsystem och från koncentrerad solenergi. För vindkraft bör separata uppgifter lämnas för landbaserade respektive havsbaserade kraftverk. För biomassa bör åtskillnad göras mellan fast, gasformig och flytande biomassa för el.

Vid bedömningen av sektorn för värme och kyla bör det göras beräkningar av både installerad kapacitet och produktion för geotermisk teknik, solenergi, värmepumpar och biomassateknik. Den senare kategorin bör delas upp på fast, gasformig och flytande biomassa. Bidraget från fjärrvärmeanläggningar som använder förnybara energikällor bör beräknas.

Bidraget från olika tekniker till det förnybara energimålet inom transportsektorn bör anges för vanliga biodrivmedel (både bioetanol och biodiesel), biodrivmedel från avfall och restprodukter, biodrivmedel från cellulosa från icke-livsmedel samt material som innehåller både cellulosa och lignin, biogas, el från förnybara energikällor samt väte från förnybara energikällor.

Om ni har beräkningar i fråga om utveckling av användningen av vissa tekniker per region, var vänlig ange detta efter tabellen.

Tabell 10.a

Beräkning av det förväntade totala bidraget (installerad kapacitet, elproduktion (brutto)) från varje förnybar energiteknik i [medlemsstat] för att nå de bindande målen för 2020 och följa det vägledande förloppet för andelen energi från förnybara energikällor med avseende på el 2010–2014

	2005		2010		2011		2012		2013		2014	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Vattenkraft:												
< 1MW												
1MW–10 MW												
> 10MW												
Varav pumpad												
Geotermisk energi												
Solenergi:												
Solcell												
Koncentrerad solenergi												
Tidvatten-, våg- och havsenergi												
Vindkraft:												
På land												
Till havs												
Biomassa:												
Fast												
Biogas												
Flytande biobränslen <sup>(1)</sup>												
Totalt												
Varav kraftvärmeproduktion												

<sup>(1)</sup> Ta endast hänsyn till dem som uppfyller hållbarhetskriterierna, se artikel 5.1 sista stycket i direktiv 2009/28/EG.

Tabell 10.b

Beräkning av det förväntade totala bidraget (installerad kapacitet, elproduktion (brutto)) från varje förnybar energiteknik i [medlemsstat] för att nå de bindande målen för 2020 och följa det vägledande förloppet för andelen energi från förnybara energikällor med avseende på el 2015–2020

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Vattenkraft:												
< 1MW												
1MW–10 MW												
> 10MW												
Varav pumpad												
Geotermisk energi												
Solenergi:												
Solcell												
Koncentrerad solenergi												
Tidvatten-, våg- och havsenergi												
Vindkraft:												
På land												
Till havs												
Biomassa:												
Fast												
Biogas												
Flytande biobränslen <sup>(1)</sup>												
Totalt												
Varav kraftvärmeproduktion												

<sup>(1)</sup> Ta endast hänsyn till dem som uppfyller hållbarhetskriterierna, se artikel 5.1 sista stycket i direktiv 2009/28/EG.

Tabell 11

**Beräkning av det totala förväntade bidraget (slutlig energianvändning <sup>(5)</sup>) från varje förnybar energiteknik i [medlemsstat] för att nå de bindande målen för 2020 och följa det vägledande förloppet för andelen energi från förnybara energikällor med avseende på värme och kyla 2010–2020**

(ktoe)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Geotermisk energi (exklusive geotermisk värme med låga temperaturer i värmepumpstillämpningar)												
Solenergi												
Biomassa:												
Fast												
Biogas												
Flytande biobränslen <sup>(1)</sup>												
Förnybar energi från värmepumpar: — varav aeotermisk (luftvärme) — varav geotermisk (jordvärme) — varav hydrotermisk (vattenburen värme)												
Totalt												
Varav fjärrvärme <sup>(2)</sup>												
Varav biomassa i hushåll <sup>(3)</sup>												

<sup>(1)</sup> Ta endast hänsyn till dem som uppfyller hållbarhetskriterierna, se artikel 5.1 sista stycket i direktiv 2009/28/EG.

<sup>(2)</sup> Fjärrvärme och/eller fjärrkyla från total användning av förnybar värme och kyla. (Förnybara energikällor-fjärrvärme)

<sup>(3)</sup> Från den totala användningen av förnybar värme och kyla.

<sup>(5)</sup> Direkt användning och fjärrvärme i enlighet med artikel 5.5 i direktiv 2009/28/EG.

Tabell 12

**Beräkningen av det totala förväntade bidraget från varje förnybar energiteknik i [medlemsstat] för att nå de bindande målen för 2020 och följa det vägledande förloppet för andelen energi från förnybara energikällor med avseende på transportsektorn 2010–2020 <sup>(6)</sup>**

(ktoe)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bioetanol/bio-ETBE (etyltertiärbutyleter)												
Varav biodrivmedel <sup>(1)</sup> Artikel 21.2)												
Varav importerade <sup>(2)</sup>												
Biodiesel												
Varav biodrivmedel <sup>(1)</sup> Artikel 21.2												
Varav importerade <sup>(3)</sup>												
Vätgas från förnybara energikällor												
Förnybar el												
Varav vägtransport												
Varav annan transport än vägtransport												
Övrigt (t.ex. biogas, vegetabiliska oljor osv.) – specificera.												
Varav biodrivmedel <sup>(1)</sup> Artikel 21.2												
Totalt												

<sup>(1)</sup> Biodrivmedel som omfattas av artikel 21.2 i direktiv 2009/28/EG.

<sup>(2)</sup> Från hela mängden bioetanol/bio-ETBE.

<sup>(3)</sup> Från hela mängden biodiesel.

- 5.2. **Det totala förväntade bidraget från åtgärder för energieffektivitet och energibesparingar för att nå de bindande målen för 2020 och det vägledande förloppet som gäller tills vidare för andelen energi från förnybara energikällor avseende el, värme och kyla samt transporter**

Svaret på detta krav bör ingå i tabell 1 i kapitel 2.

- 5.3. **Konsekvensbedömning (frivilligt)**

Tabell 13

**Beräknade kostnader och fördelar med stödåtgärderna inom politiken för förnybar energi**

Åtgärd	Förväntad förnybar energianvändning (ktoe)	Förväntad kostnad (i euro) – ange tidsram	Förväntad minskning av växthusgasutsläpp per gas (ton/år)	Förväntat antal skapade arbetstillfällen

<sup>(6)</sup> För biodrivmedel, ta endast hänsyn till dem som uppfyller hållbarhetskriterierna, se artikel 5.1 sista stycket.

5.4. **Utarbetande av den nationella handlingsplanen för energi från förnybara energikällor och uppföljning av genomförandet**

- a) Hur har regionala och/eller lokala myndigheter och/eller städer fått delta i arbetet med denna handlingsplan? Har andra intressenter deltagit?
  - b) Finns det planer på att utveckla regionala/lokala strategier för förnybar energi? Om så är fallet, beskriv detta närmare. Om relevanta behörigheter har delegerats till regional/lokal nivå, vilken mekanism används för att se till att de nationella målen uppfylls?
  - c) Beskriv det offentliga samråd som har genomförts i arbetet med handlingsplanen.
  - d) Vilken nationell kontaktpunkt/nationell myndighet eller organisation har ansvar för uppföljningen av handlingsplanen för energi från förnybara energikällor?
  - e) Har ni något övervakningssystem, inklusive indikatorer för enskilda åtgärder och instrument, för att följa upp genomförandet av handlingsplanen för energi från förnybara energikällor? Om så är fallet, var vänlig beskriv detta närmare.
-



**KOMMISSIONENS BESLUT****av den 13 juli 2009****om nominering av en person som ska företräda allmänheten i styrelsen för den europeiska rådgivande gruppen för finansiell rapportering (European Financial Reporting Advisory Group)**

(2009/549/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder<sup>(1)</sup> kommer en redovisningsteknisk kommitté att bistå kommissionen med stöd och expertkunskaper vid bedömningen av de internationella redovisningsstandarderna. Den europeiska rådgivande gruppen för finansiell rapportering (European Financial Reporting Advisory Group – Efrag) fungerar som redovisningsteknisk kommitté.
- (2) Efrag bildades 2001 av europeiska organisationer som företräder emittenter, investerare samt redovisnings- och revisionsspecialister som är delaktiga i utarbetandet av ekonomiska rapporter.
- (3) Efter reformeringen av Efrags ledningsstruktur ingår det i Efrags styrelse fyra personer som företräder allmänheten och som är särskilt utvalda på grundval av sin erfarenhet av det politiska beslutsfattandet antingen på nationell eller europeisk nivå. I enlighet med avsnitt 3.2 i tillägg

1 till Efrag-stadgarna som träder i kraft den 11 juni 2009 är det kommissionens uppgift att nominera dessa personer som företräder allmänheten. Efrags styrelsemedlemmar utses av Efrags generalförsamling.

- (4) Efter en offentlig ansökningsomgång<sup>(2)</sup> har kommissionen valt ut en kandidat som ska nomineras som allmänhetens företrädare i Efrags styrelse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Enda artikel*

Kommissionen nominerar härmed Pedro SOLBES som allmänhetens företrädare i styrelsen för den europeiska rådgivande gruppen för finansiell rapportering (European Financial Reporting Advisory Group).

Utfärdat i Bryssel den 13 juli 2009.

*På kommissionens vägnar*

Charlie McCREEVY

*Ledamot av kommissionen*<sup>(1)</sup> EGT L 243, 11.9.2002, s. 1.<sup>(2)</sup> EUT C 74, 28.3.2009, s. 61.





## PRENUMERATIONSPRISER 2009 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 000 euro per år (*)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	100 euro per månad (*)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	700 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	70 euro per månad
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	400 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	40 euro per månad
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	500 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, cd-rom, 2 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	360 euro per år (= 30 euro per månad)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

(\*) Lösnummerpris: 1–32 sidor: 6 euro  
33–64 sidor: 12 euro  
Mer än 64 sidor: Priset varierar

*Europeiska unionens officiella tidning* (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig cd-rom med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## Försäljning och prenumeration

Publikationsbyrån ger ut publikationer för försäljning som kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sv.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm)

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>