

Europeiska unionens officiella tidning

L 84



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiotredje årgången

31 mars 2010

Innehållsförteckning

I Lagstiftningsakter

DIREKTIV

- ★ Rådets direktiv 2010/24/EU av den 16 mars 2010 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som avser skatter, avgifter och andra åtgärder 1

II Icke-lagstiftningsakter

FÖRORDNINGAR

- ★ Rådets genomförandeförordning (EU) nr 270/2010 av den 29 mars 2010 om ändring av förordning (EG) nr 452/2007 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av strykbrädor med ursprung i bland annat Folkrepubliken Kina 13
- ★ Kommissionens förordning (EU) nr 271/2010 av den 24 mars 2010 om ändring av förordning (EG) nr 889/2008 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 834/2007 vad gäller Europeiska unionens logotyp för ekologisk produktion 19
- ★ Kommissionens förordning (EU) nr 272/2010 av den 30 mars 2010 om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 972/2006 om fastställande av särskilda regler för import av basmatiris och ett övergångssystem för fastställande av deras ursprung 23

Pris: 4 EUR

(forts. på nästa sida)

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

- ★ **Kommissionens förordning (EU) nr 273/2010 av den 30 mars 2010 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen ⁽¹⁾** 25

Kommissionens förordning (EU) nr 274/2010 av den 30 mars 2010 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 50

BESLUT

2010/192/EU:

- ★ **Kommissionens beslut av den 29 mars 2010 om medgivande av undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster när det gäller prospektering och exploatering av olje- och gasfyndigheter i England, Skottland och Wales [delgivet med nr K(2010) 1920] ⁽¹⁾** 52

2010/193/EU:

- ★ **Kommissionens beslut av den 29 mars 2010 om ändring av beslut 2003/135/EG vad gäller planerna för utrotning av och nödvaccination mot klassisk svinpest hos viltlevande svin i vissa områden av Nordrhein-Westfalen och Rheinland-Pfalz (Tyskland) [delgivet med nr K(2010) 1931]** 56



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

RÅDETS DIREKTIV 2010/24/EU

av den 16 mars 2010

om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som avser skatter, avgifter och andra åtgärder

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, särskilt artiklarna 113 och 115,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-téns yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med ett särskilt lagstiftningsförfarande, och

av följande skäl:

- (1) Ett ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna för indrivning av varandras fordringar och unionens fordringar som avser vissa skatter och andra åtgärder bidrar till en väl fungerande inre marknad. Det säkerställer skattneu-tralitet och har gjort det möjligt för medlemsstaterna att avlägsna diskriminerande skyddsåtgärder vid gränsöver-skridande transaktioner som är avsedda att förebygga bedrägerier och budgetförluster.
- (2) Bestämmelser om ömsesidigt bistånd för indrivning fö-reskrevs för första gången i rådets direktiv 76/308/EEG av den 15 mars 1976 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar uppkomna till följd av verksamhet som utgör en del av finansieringssystemet för Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket och av

jordbruksavgifter och tullar samt med avseende på mer-värdeskatt ⁽³⁾. Det direktivet och de rättsakter som änd-rade det kodifierades genom rådets direktiv 2008/55/EG av den 26 maj 2008 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som har avseende på vissa avgifter, tullar, skatter och andra åtgärder ⁽⁴⁾.

- (3) Trots att dessa bestämmelser var ett första steg mot för-bättrade indrivningsförfaranden i unionen genom en till-närmning av tillämpliga nationella bestämmelser har de emellertid visat sig vara otillräckliga för att tillgodose den inre marknadens krav så som den har utvecklats under de senaste 30 åren.
- (4) För att bättre slå vakt om medlemsstaternas ekonomiska intressen och den inre marknadens neutralitet är det nödvändigt att utvidga tillämpningsområdet för det öm-sesidiga biståndet för indrivning till att även omfatta fordringar som avser skatter och avgifter som ännu inte omfattas av det ömsesidiga biståndet för indrivning, samtidigt som det för att kunna hantera det ökande antalet framställningar om bistånd och för att nå ett bättre resultat är det nödvändigt att effektivisera och för-enkla tillämpningen av biståndet i praktiken. För att upp-fylla dessa mål är det nödvändigt med omfattande an-passningar och enbart en ändring av det befintliga direk-tivet 2008/55/EG är inte tillräckligt. Detta bör därför upphävas och ersättas med en ny rättsakt som bygger på resultatet av direktiv 2008/55/EG, men som innehåller bestämmelser om tydligare och exaktare regler, då så är nödvändigt.
- (5) Genom tydligare regler skulle ett utökat informations-utbyte främjas mellan medlemsstaterna. De skulle även säkerställa att alla juridiska och fysiska personer i unio-nen omfattas, med beaktande av det hela tiden växande antalet juridiska konstruktioner, som inte bara omfattar traditionella konstruktioner som trustar och stiftelser, utan även nya instrument som skattebetalare i medlemsstaterna kan inrätta. De skulle vidare göra det möjligt att beakta alla de former som de offentliga myndigheternas

⁽¹⁾ Yttrandet avgivet den 10 februari 2010 (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Yttrandet avgivet den 16 juli 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EGT L 73, 19.3.1976, s. 18.

⁽⁴⁾ EUT L 150, 10.6.2008, s. 28.

fordringar avseende skatter, tullar, avgifter, återbetalningar och interventioner kan ha, inklusive alla penningfordringar mot den berörda skattepliktiga personen eller mot en tredje part som ersätter den ursprungliga fordran. Tydligare bestämmelser är främst nödvändiga för att tydligare definiera alla berörda parter rättigheter och skyldigheter.

- (6) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas befogenhet att fastställa vilka indrivningsmetoder som ska förekomma i deras inhemska lagstiftning. Det är emellertid nödvändigt att säkerställa att varken skillnaderna mellan nationella lagstiftningar eller bristen på samordning mellan behöriga myndigheter förhindrar ett väl fungerande system för ömsesidigt bistånd enligt detta direktiv.
- (7) Det ömsesidiga biståndet kan bestå av följande: den anmodade myndigheten kan till den sökande myndigheten lämna de upplysningar som den senare behöver för att driva in fordringar som har uppstått i den sökande medlemsstaten samt delge gäldenären alla handlingar som gäller dessa fordringar och som har sitt ursprung i den sökande medlemsstaten. Den anmodade myndigheten kan även på begäran av den sökande myndigheten driva in de fordringar som har uppstått i den sökande medlemsstaten eller vidta säkerhetsåtgärder för att säkerställa indrivningen av dessa fordringar.
- (8) Antagande av ett enhetligt dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten, liksom antagande av ett enhetligt standardformulär för delgivning av handlingar och beslut som gäller fordran, bör lösa problemen med erkännande och översättning av handlingar från en annan medlemsstat, vilka är en viktig orsak till de nuvarande biståndsbestämmelsernas ineffektivitet.
- (9) En rättslig grund för utbyte av upplysningar utan föregående begäran om en viss återbetalning av skatt bör upprättas. Av effektivitetsskäl bör det bli möjligt för skatttjänstemän i en medlemsstat att närvara eller medverka i administrativa utredningar i en annan medlemsstat. Ett mer direkt utbyte av upplysningar mellan förvaltningarna bör också föreskrivas för att påskynda och effektivisera biståndet.
- (10) Mot bakgrund av den ökade rörligheten på den inre marknaden och de begränsningar som införts genom fördraget eller annan lagstiftning beträffande de garantier som kan krävas av skattebetalare som inte är etablerade på det nationella territoriet, bör möjligheterna att begära indrivning eller säkerhetsåtgärder i en annan medlemsstat utvidgas. Eftersom en fordrans ålder är en avgörande faktor bör det vara möjligt för medlemsstaterna att begära ömsesidigt bistånd, även om inte alla inhemska indrivningsmetoder till fullo har uttömts, bland annat om tillämpningen av sådana förfaranden i den begärande medlemsstaten skulle medföra orimliga svårigheter.
- (11) En allmän skyldighet att översända begäran och handlingar i digitalt format och via ett elektroniskt nät samt noggranna bestämmelser om språk för begäran och handlingar bör göra det möjligt för medlemsstater att enklare och snabbare efterkomma begäran.
- (12) I samband med indrivningsförfarandet i den anmodade medlemsstaten kan den berörda personen bestrida fordran, delgivningen från myndigheterna i den begärande medlemsstaten eller det dokument som medger verkställighet. I sådana fall bör det föreskrivas att den berörda personen ska begära prövning vid behörig instans i den sökande medlemsstaten och att den anmodade myndigheten, såvida inte den sökande myndigheten begär annat, ska avbryta eventuella verkställighetsåtgärder som den inlett till dess att den sökande medlemsstatens behöriga myndighet har fattat ett beslut.
- (13) För att uppmuntra medlemsstaterna att avsätta tillräckliga resurser för indrivning av andra medlemsstaters fordringar bör den anmodade medlemsstaten ha möjlighet att ta ut kostnader relaterade till indrivningen av gäldenären.
- (14) Effektivitet skulle bäst kunna uppnås om den anmodade myndigheten, när den verkställer en begäran om bistånd, kan använda sig av de befogenheter den har enligt den nationella lagstiftning som gäller för fordringar på samma eller liknande skatter eller avgifter. I avsaknad av en liknande skatt eller avgift är det lämpligaste förfarandet det förfarande som föreskrivs i den anmodade medlemsstatens lagstiftning om fordringar avseende inkomstskatt. Denna användning av den nationella lagstiftningen bör i allmänhet inte tillämpas på den förmånsrätt som beviljats fordringar som uppkommit i den anmodade medlemsstaten. Det bör dock vara möjligt att utvidga förmånsrätten till fordringar från andra medlemsstater på grundval av en överenskommelse mellan de berörda medlemsstaterna.

- (15) När det gäller preskriptionstid är det nödvändigt att förenkla de gällande reglerna genom att föreskriva att den gällande lagstiftningen i den anmodade medlemsstaten i allmänhet reglerar hur preskriptionstider kan skjutas upp, avbrytas eller förlängas, med undantag för om det inte är möjligt att skjuta upp, avbryta eller förlänga preskriptionstiden enligt den gällande lagstiftningen i den staten.
- (16) Effektiviteten kräver att upplysningar som lämnats inom ramen för det ömsesidiga biståndet får användas i den medlemsstat som erhåller upplysningar för andra ändamål än de som anges i detta direktiv, om detta är tillåtet enligt den nationella lagstiftningen i både den medlemsstat som tillhandahåller upplysningarna och den medlemsstat som erhåller upplysningarna.
- (17) Detta direktiv bör inte hindra fullgörandet av skyldigheter till följd av bilaterala eller multilaterala överenskommelser eller uppgörelser om att lämna ett vidare bistånd.
- (18) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (19) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning uppmantras medlemsstaterna att för egen del och i unionens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (20) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att föreskriva ett enhetligt system för bistånd för indrivning på den inre marknaden, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av den enhetlighet, ändamålsenlighet och effektivitet som krävs, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (21) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i

Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

Detta direktiv fastställer de bestämmelser enligt vilka medlemsstaterna ska ge bistånd för indrivning i en medlemsstat av de fordringar som avses i artikel 2 och som uppstår i en annan medlemsstat.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska gälla för fordringar som avser
 - a) alla skatter och avgifter som tas ut av en medlemsstat eller på en medlemsstats vägnar eller av dess territoriella eller administrativa enheter, inbegripet de lokala myndigheterna, eller på deras vägnar eller på unionens vägnar,
 - b) återbetalning, intervention och andra åtgärder som ingår i systemet för hel- eller delfinansiering från Europeiska garantifonden för jordbruket och Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling, inbegripet de belopp som ska upp bäras i samband med dessa åtgärder,
 - c) avgifter och andra pålagor inom ramen för den gemensamma organisationen av marknaden för socker.
2. Tillämpningsområdet för detta direktiv ska även omfatta
 - a) administrativa påföljder, böter, avgifter och tilläggsavgifter som avser fordringar för vilka ömsesidigt bistånd kan begäras i enlighet med punkt 1 och som tagits ut av de förvaltningsmyndigheter som är behöriga att ta ut de berörda skatterna eller avgifterna, eller genomföra administrativa utredningar som rör dem, eller som bekräftats av administrativa eller rättsliga organ på begäran av dessa förvaltningsmyndigheter,

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

b) avgifter för intyg och liknande handlingar som utfärdas i samband med administrativa förfaranden som avser skatter eller avgifter,

c) räntor och kostnader som avser de fordringar för vilka ömsesidigt bistånd kan begäras i enlighet med punkt 1 eller led a eller b i den här punkten.

3. Detta direktiv ska inte gälla för

a) obligatoriska socialavgifter som ska betalas till en medlemsstat eller en medlemsstats territoriella enheter, eller till of-
fentligrättsliga socialförsäkringsinstitutioner,

b) avgifter som inte avses i punkt 2,

c) avgifter av avtalsmässig karaktär, t.ex. betalning för allmän-
nyttiga tjänster,

d) straffrättsliga påföljder som utdöms på grundval av allmänt
åtal eller andra straffrättsliga påföljder som inte omfattas av
punkt 2 a.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

a) *sökande myndighet*: ett centralt kontaktkontor, ett kontaktkontor eller ett kontaktorgan i en medlemsstat som begär bistånd som avser en fordran enligt artikel 2.

b) *anmodad myndighet*: ett centralt kontaktkontor, ett kontaktkontor eller ett kontaktorgan i en medlemsstat som tar emot en begäran om bistånd.

c) *person*:

i) en fysisk person,

ii) en juridisk person,

iii) om gällande lagstiftning medger det, en sammanslutning av personer som har befogenhet att utföra rättshandlingar men som inte har en juridisk persons rättsställning, eller

iv) varje annan juridisk konstruktion, oavsett slag eller form, och oavsett om den har status som juridisk person eller ej, som äger eller förvaltar tillgångar som, inklusive inkomster

som härrör därifrån, omfattas av en skatt som täcks av detta direktiv.

d) *på elektronisk väg*: med hjälp av elektronisk utrustning för behandling, inbegripet digital signalkomprimering, och lagring av information, via kabel, radio, optisk teknik eller andra elektromagnetiska medel.

e) *CCN-nätet*: den gemensamma plattform, som bygger på Gemensamma kommunikationsnätet (CCN), vilken unionen har utformat för att säkerställa all överföring på elektronisk väg mellan behöriga myndigheter på området för tull och beskattning.

Artikel 4

Organisation

1. Varje medlemsstat ska senast den 20 maj 2010 informera kommissionen om den eller de myndigheter som är behöriga för tillämpningen av detta direktiv (nedan kallad *den behöriga myndigheten*) och ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om eventuella ändringar.

Kommissionen ska göra informationen tillgänglig för övriga medlemsstater och offentliggöra en förteckning över medlemsstaternas behöriga myndigheter i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den behöriga myndigheten ska utse ett centralt kontaktkontor, vilket ska ha huvudansvaret för kontakter med andra medlemsstater när det gäller ömsesidigt bistånd som omfattas av detta direktiv.

Det centrala kontaktkontoret får även utses till att ansvara för kontakterna med kommissionen.

3. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat får utse kontaktkontor som ska ansvara för kontakterna med andra medlemsstater i fråga om ömsesidigt bistånd som gäller en eller flera specifika typer eller kategorier av de skatter och avgifter som avses i artikel 2.

4. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat får utse andra kontor än det centrala kontaktkontoret eller kontaktkontoret till kontaktorgan. Kontaktorganen ska begära eller bevilja ömsesidigt bistånd enligt detta direktiv inom ramen för sin särskilda territoriella eller operativa behörighet.

5. Om ett kontaktkontor eller ett kontaktorgan tar emot en begäran om ömsesidigt bistånd som kräver att det agerar utom ramen för den behörighet som tilldelats det ska det utan dröjsmål överlämna denna begäran till det behöriga kontoret eller organet, om detta är känt, eller till det centrala kontaktkontoret, och underrätta den begärande myndigheten.

6. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat ska informera kommissionen om sitt centrala kontaktkontor och alla kontaktkontor eller kontaktorgan som den har utsett. Kommissionen ska göra denna information tillgänglig för medlemsstaterna.

7. Varje kontakt ska tas av det centrala kontaktkontoret eller på dess vägnar eller, från fall till fall, med dess samtycke, och det centrala kontaktkontoret ska säkerställa en effektiv kommunikation.

KAPITEL II

UTBYTE AV UPPLYSNINGAR

Artikel 5

Begäran om upplysningar

1. På begäran av den sökande myndigheten ska den anmodade myndigheten tillhandahålla alla upplysningar som kan förutses vara relevanta för den sökande myndigheten vid indrivningen av dess fordringar enligt artikel 2.

I syfte att tillhandahålla dessa upplysningar ska den anmodade myndigheten se till att de administrativa utredningar genomförs som krävs för att erhålla dem.

2. Den anmodade myndigheten ska inte vara skyldig att tillhandahålla upplysningar

- a) som den inte skulle kunna erhålla för att driva in liknande fordringar som uppstår i den anmodade medlemsstaten,
- b) som skulle avslöja affärs- och industrihemligheter eller yrkeshemligheter,
- c) som om de yppas skulle kunna vara till skada för säkerheten eller strida mot allmän ordning i den anmodade medlemsstaten.

3. Under inga omständigheter får punkt 2 tolkas så att den tillåter en medlemsstats anmodade myndighet att vägra att

lämna upplysningar enbart på grund av att dessa upplysningar innehas av en bank, ett annat finansinstitut, en förvaltare eller en person som agerar i egenskap av ombud eller förvaltare, eller på grund av att upplysningarna rör ägarintressen i en person.

4. Den anmodade myndigheten ska underrätta den sökande myndigheten om skälen till att den inte efterkommer en begäran om upplysningar.

Artikel 6

Utbyte av upplysningar utan föregående begäran

Om en återbetalning av skatter eller avgifter, utom mervärdesskatt, hänför sig till en person som är etablerad eller som har hemvist i en annan medlemsstat, får den medlemsstat från vilken återbetalningen ska ske underrätta etablerings- eller hemvistmedlemsstaten om den kommande återbetalningen.

Artikel 7

Närvaro vid myndigheter och medverkan i administrativa utredningar

1. I syfte att främja det ömsesidiga bistånd som föreskrivs i detta direktiv får tjänstemän som bemyndigats av den sökande myndigheten, efter överenskommelse mellan den sökande myndigheten och den anmodade myndigheten och i enlighet med de bestämmelser som den anmodade myndigheten fastställt,

- a) närvara på de kontor där förvaltningsmyndigheterna i den anmodade medlemsstaten utför sina arbetsuppgifter,
- b) närvara vid de administrativa utredningar som utförs på den anmodade medlemsstatens territorium,
- c) bistå de behöriga tjänstemännen i den anmodade medlemsstaten under domstolsförfaranden i den medlemsstaten.

2. Om det är tillåtet enligt den gällande lagstiftningen i den anmodade medlemsstaten kan det i den överenskommelse som avses i punkt 1 b föreskrivas att tjänstemän från den begärande medlemsstaten får höra enskilda personer och granska handlingar.

3. De tjänstemän som av den sökande myndigheten har bemyndigats att tillämpa de möjligheter som punkterna 1 och 2 erbjuder ska alltid kunna visa upp ett skriftligt tillstånd som anger deras identitet och befattning.

KAPITEL III

BISTÅND FÖR DELGIVNING AV HANDLINGAR

Artikel 8

Begäran om delgivning av vissa handlingar rörande fordringar

1. Den anmodade myndigheten ska på begäran av den sökande myndigheten delge mottagaren alla handlingar, inbegripet de som är av juridisk karaktär, från den sökande medlemsstaten vilka rör en fordran enligt artikel 2 eller indrivning av en sådan.

Begäran om delgivning ska åtföljas av ett standardformulär med åtminstone följande uppgifter:

- a) Namn, adress och andra uppgifter som är relevanta för identifiering av mottagaren.
- b) Syftet med delgivningen och den tidsfrist inom vilken delgivningen ska utföras.
- c) En beskrivning av den bifogade handlingen samt den berörda fordrans art och belopp.
- d) Namn, adress och andra kontaktuppgifter avseende
 - i) det kontor som är ansvarigt för den bifogade handlingen och, om detta inte är detsamma,
 - ii) det kontor som kan lämna ytterligare upplysningar om den delgivna handlingen eller om möjligheterna att bestrida betalningsskyldigheten.

2. Den sökande myndigheten ska begära delgivning enligt denna artikel endast när den inte kan utföra delgivningen i enlighet med gällande bestämmelser för delgivning av den berörda handlingen i den sökande medlemsstaten, eller när sådan delgivning skulle medföra orimliga svårigheter.

3. Den anmodade myndigheten ska omedelbart underrätta den sökande myndigheten om de åtgärder som vidtagits med anledning av dess begäran om delgivning, särskilt om vilket datum handlingen delgavs mottagaren.

Artikel 9

Delgivningssätt

1. Den anmodade myndigheten ska säkerställa att delgivning i den anmodade medlemsstaten utförs i enlighet med den anmodade medlemsstatens gällande nationella lagstiftning, förordningar och administrativa praxis.

2. Punkt 1 ska inte påverka annan typ av delgivning som genomförs av en behörig myndighet i den sökande medlemsstaten i enlighet med de bestämmelser som gäller i den medlemsstaten.

En behörig myndighet etablerad i den sökande medlemsstaten får delge alla handlingar direkt med rekommenderad post eller på elektronisk väg till en person som befinner sig på en annan medlemsstats territorium.

KAPITEL IV

INDRIVNING ELLER SÄKERHETSÅTGÄRDER

Artikel 10

Begäran om indrivning

1. Den anmodade myndigheten ska på begäran av den sökande myndigheten driva in fordringar som omfattas av ett dokument som medger verkställighet i den sökande medlemsstaten.

2. Så snart den sökande myndigheten erhåller relevanta upplysningar om det ärende som ligger till grund för begäran om indrivning ska den vidarebefordra dessa till den anmodade myndigheten.

Artikel 11

Villkor för en begäran om indrivning

1. Den sökande myndigheten får inte begära indrivning om och så länge som fordran och/eller det dokument som medger dess verkställighet i den sökande medlemsstaten bestrids i den medlemsstaten, med undantag för de fall då artikel 14.4 tredje stycket tillämpas.

2. Innan den sökande myndigheten begär indrivning ska de lämpliga indrivningsförfaranden som finns i den sökande medlemsstaten tillämpas, utom i följande fall:

- a) Om det är uppenbart att det inte finns några tillgångar för indrivning i den sökande medlemsstaten eller att dessa förfaranden inte kommer att leda till att hela beloppet betalas, och den sökande myndigheten har särskilda upplysningar som visar att den berörda personen har tillgångar i den anmodade medlemsstaten.
- b) Om tillämpningen av sådana förfaranden i den sökande medlemsstaten skulle medföra orimliga svårigheter.

Artikel 12

Dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten och andra bifogade handlingar

1. En begäran om indrivning ska åtföljas av ett enhetligt dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten.

Detta enhetliga dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten ska motsvara huvudinnehållet i det ursprungliga dokument som medger verkställighet och utgöra den enda grundvalen för indrivningen och de säkerhetsåtgärder som vidtas i den anmodade medlemsstaten. Det ska inte bli föremål för någon form av åtgärd för erkännande, komplettering eller ersättande i den medlemsstaten.

Det enhetliga dokument som medger verkställighet ska innehålla åtminstone följande information:

- a) Uppgifter som är relevanta för identifiering av det ursprungliga dokumentet som medger verkställighet, en beskrivning av fordran, inbegripet dess art, vilken period den omfattar, eventuella datum av betydelse för verkställighetsförfarandet samt fordrans storlek och dess olika delar såsom kapital, upplupen ränta m.m.
- b) Namn och andra uppgifter som är relevanta för identifiering av gäldenären.
- c) Namn, adress och andra kontaktuppgifter avseende
 - i) det kontor som är ansvarigt för fastställandet av fordran och, om detta inte är detsamma,
 - ii) det kontor som kan lämna ytterligare upplysningar om fordran eller möjligheterna att bestrida betalningsskyldigheten.

2. En begäran om indrivning av en fordran får åtföljas av andra handlingar som avser fordran och som utfärdats i den sökande medlemsstaten.

Artikel 13

Verkställighet av begäran om indrivning

1. När det gäller indrivningen i den anmodade medlemsstaten ska varje fordran för vilken indrivning begärts behandlas som om den var den anmodade medlemsstatens fordran, om inte annat föreskrivs i detta direktiv. Den anmodade myndigheten ska utnyttja sina befogenheter och förfaranden enligt den anmodade medlemsstatens lagar, förordningar eller administrativa bestämmelser för fordringar som avser samma eller, i avsaknad av detta, en liknande skatt eller avgift, om inte annat föreskrivs i detta direktiv.

Om den anmodade myndigheten anser att samma eller liknande skatter eller avgifter inte tas ut på dess territorium ska den utnyttja sina befogenheter och förfaranden enligt den anmodade medlemsstatens lagar, förordningar eller administrativa bestämmelser för fordringar som avser inkomstskatt, om inte annat föreskrivs i detta direktiv.

Den anmodade medlemsstaten ska inte vara skyldig att bevilja andra medlemsstaters fordringar den förmånsrätt som ges liknande fordringar som uppkommer i den medlemsstaten, om inte annat har överenskommit mellan de berörda medlemsstaterna eller föreskrivs i den anmodade medlemsstatens lagstiftning. En medlemsstat som beviljar förmånsrätt för en annan medlemsstats fordringar får inte vägra att bevilja samma förmånsrätt för andra medlemsstaters samma eller liknande fordringar, på samma villkor.

Den anmodade medlemsstaten ska driva in fordran i den egna valutan.

2. Den anmodade myndigheten ska snarast underrätta den sökande myndigheten om eventuella åtgärder som vidtagits med anledning av begäran om indrivning.

3. Från den dag då begäran om indrivning tas emot ska den anmodade myndigheten ta ut ränta för sen betalning i enlighet med den anmodade medlemsstatens gällande lagar, förordningar och administrativa bestämmelser.

4. Den anmodade myndigheten får, om den anmodade medlemsstatens gällande lagar, förordningar eller administrativa bestämmelser så medger, bevilja gäldenären betalningsuppskov eller godkänna ett avbetalningsförfarande och ta ut ränta för detta. Den ska därefter informera den sökande myndigheten om varje sådant beslut.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 20.1 ska den anmodade myndigheten till den sökande myndigheten överföra det fordringsbelopp som den har drivit in samt den ränta som avses i punkterna 3 och 4 i den här artikeln.

Artikel 14

Tvister

1. Tvister avseende fordran, det ursprungliga dokument som medger verkställighet i den sökande medlemsstaten eller det enhetliga dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten och tvister avseende giltigheten av en delgivning som gjorts av en behörig myndighet i den sökande medlemsstaten ska prövas av den sökande medlemsstatens behöriga instanser. Om fordran, det ursprungliga dokument som medger verkställighet i den sökande medlemsstaten eller det enhetliga dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten i samband med indrivning bestrids av en berörd part ska den anmodade myndigheten informera den berörda parten om att eventuell talan ska väckas vid behörig instans i den sökande medlemsstaten i enlighet med den lagstiftning som gäller där.

2. Tvister som rör verkställighetsåtgärder som vidtagits i den anmodade medlemsstaten eller giltigheten av en delgivning som utförts av en behörig myndighet i den anmodade medlemsstaten ska prövas av den behöriga instansen i den medlemsstaten i enlighet med dess lagar och förordningar.

3. Om ett sådant ärende som avses i punkt 1 har förts inför den behöriga instansen i den sökande medlemsstaten ska den sökande myndigheten underrätta den anmodade myndigheten om detta och meddela vilka delar av fordran som inte bestrids.

4. Så snart den anmodade myndigheten har erhållit de upplysningar som avses i punkt 3, antingen från den sökande myndigheten eller från den berörda parten, ska den skjuta upp verkställandet av den del av fordran som bestrids, i avvaktan på det beslut som den behöriga instansen fattar i detta ärende, såvida inte den sökande myndigheten begär något annat enligt tredje stycket i den här punkten.

På begäran av den sökande myndigheten, eller om den anmodade myndigheten annars bedömer det nödvändigt, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16, får den anmodade myndigheten vidta säkerhetsåtgärder för att säkerställa indrivningen, om gällande lagar eller förordningar i den anmodade medlemsstaten medger ett sådant förfarande.

Den sökande myndigheten får i enlighet med gällande lagar, förordningar och administrativ praxis i den sökande medlemsstaten be den anmodade myndigheten att driva in en fordran som bestrids eller en bestridd del av en fordran om gällande lagar, förordningar och administrativ praxis i den anmodade medlemsstaten tillåter en sådan åtgärd. En sådan begäran ska vara motiverad. Om ärendet senare avgörs till gäldenärens fördel ska den sökande myndigheten ansvara för återbetalningen av hela det indrivna beloppet och eventuell ersättning som följer av gällande lagstiftning i den anmodade medlemsstaten.

Om ett förfarande för ömsesidig överenskommelse har inletts av den sökande eller den anmodade medlemsstatens behöriga myndigheter och om resultatet av förfarandet kan påverka fordran med avseende på vilken bistånd har begärts ska indrivningsåtgärderna skjutas upp eller stoppas till dess att det förfarandet har avslutats, såvida det inte rör ett fall med omedelbar brådska på grund av bedrägeri eller insolvens. Om indrivningsåtgärderna skjuts upp eller stoppas ska andra stycket tillämpas.

Artikel 15

Ändring eller återkallelse av begäran om bistånd för indrivning

1. Den sökande myndigheten ska omedelbart underrätta den anmodade myndigheten om eventuell senare ändring eller återkallelse av dess begäran om indrivning och ange skälen för denna ändring eller detta tillbakadragande.

2. Om ändringen av begäran orsakats av ett beslut av den behöriga instans som avses i artikel 14.1 ska den sökande myndigheten översända detta beslut tillsammans med ett reviderat enhetligt dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten. Den anmodade myndigheten ska därefter fortsätta med ytterligare indrivningsåtgärder på grundval av det reviderade dokumentet.

Den indrivning eller de säkerhetsåtgärder som redan vidtagits på grundval av det ursprungliga enhetliga dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten kan fortsätta på grundval av det reviderade dokumentet, såvida inte ändringen av begäran beror på att det ursprungliga dokument som medgav verkställighet i den sökande medlemsstaten eller det ursprungliga enhetliga dokument som medgav verkställighet i den anmodade staten förklarats ogiltigt.

Artiklarna 12 och 14 är tillämpliga med avseende på det reviderade dokumentet.

Artikel 16

Begäran om säkerhetsåtgärder

1. På begäran av den sökande myndigheten ska den anmodade myndigheten vidta säkerhetsåtgärder, ifall detta är tillåtet enligt dess nationella lagstiftning och är i överensstämmelse med dess administrativa praxis, för att säkerställa indrivning om en fordran eller det dokument som möjliggör verkställighet i den sökande medlemsstaten är bestridd när begäran görs eller om fordran ännu inte är föremål för ett dokument som medger verkställighet i den sökande medlemsstaten, om säkerhetsåtgärder också är möjliga i en liknande situation enligt nationell lagstiftning och administrativ praxis i den sökande medlemsstaten.

Den handling som utfärdats för att medge säkerhetsåtgärder i den sökande medlemsstaten, och som avser den fordran för vilken ömsesidigt bistånd begärs ska, i förekommande fall, bifogas begäran om säkerhetsåtgärder i den anmodade medlemsstaten. Denna handling ska inte bli föremål för någon åtgärd för erkännande, komplettering eller ersättande i den anmodade medlemsstaten.

2. Begäran om säkerhetsåtgärder får åtföljas av andra handlingar som avser fordran och som utfärdats i den begärande medlemsstaten.

Artikel 17

Regler som gäller för begäran om säkerhetsåtgärder

I syfte att genomföra artikel 16 ska artiklarna 10.2, 13.1, 13.2, 14 och 15 gälla i tillämpliga delar.

Artikel 18

Begränsningar av den anmodade myndighetens skyldigheter

1. Den anmodade myndigheten ska inte vara skyldig att bevilja bistånd enligt artiklarna 10-16 om indrivningen av fordran på grund av gäldenärens situation skulle förorsaka allvarliga ekonomiska eller sociala svårigheter i den anmodade medlemsstaten, om gällande lagar, förordningar och administrativ praxis i den medlemsstaten tillåter ett sådant undantag för nationella fordringar.

2. Den anmodade myndigheten ska inte vara skyldig att bevilja det bistånd som avses i artiklarna 5 och 7-16 om den

ursprungliga begäran om bistånd enligt artikel 5, 7, 8, 10 eller 16 görs för fordringar som är äldre än fem år, beräknat från den dag då fordran skulle ha betalats i den sökande medlemsstaten till den dag den ursprungliga begäran om bistånd gjordes.

Om emellertid en fordran eller det ursprungliga dokument som medger verkställighet i den sökande medlemsstaten bestrids, ska femårsperioden anses börja den dag då det i den sökande medlemsstaten fastställs att fordran eller dokumentet som medger verkställighet inte längre får bestridas.

Dessutom ska femårsperioden anses börja den dag då hela betalningsfristen löper ut, i de fall de behöriga myndigheterna i den sökande medlemsstaten beviljar betalningsuppskov eller en avbetalningsplan.

I dessa fall ska den anmodade myndigheten dock inte vara skyldig att bevilja bistånd vad avser fordringar som är äldre än tio år, beräknat från den dag då fordran skulle ha betalats i den sökande medlemsstaten.

3. En medlemsstat ska inte vara skyldig att bevilja bistånd om det totala beloppet på de fordringar som omfattas av detta direktiv och för vilka bistånd begärs är mindre än 1 500 EUR.

4. Den anmodade myndigheten ska underrätta den sökande myndigheten om sina skäl till att inte efterkomma dess begäran om bistånd.

Artikel 19

Preskriptionsfrågor

1. Frågor avseende preskription ska uteslutande regleras av gällande lagstiftning i den sökande medlemsstaten.

2. När det gäller att skjuta upp, avbryta eller förlänga preskriptionstider ska alla åtgärder som vidtas av den anmodade myndigheten, eller på dennas vägnar, för att driva in fordringar till följd av en begäran om bistånd som leder till att preskriptionstiden skjuts upp, avbryts eller förlängs i enlighet med gällande lagstiftning i den anmodade medlemsstaten, anses ha samma verkan i den sökande medlemsstaten, under förutsättning att motsvarande verkan föreskrivs enligt gällande lagstiftning i den sökande medlemsstaten.

Om det inte är möjligt att skjuta upp, avbryta eller förlänga preskriptionstiden enligt gällande lagstiftning i den anmodade medlemsstaten ska alla åtgärder som vidtas av den anmodade myndigheten, eller på dennas vägnar, för att driva in fordringar till följd av en begäran om bistånd som, om de hade vidtagits av den sökande myndigheten eller på dennas vägnar i dess medlemsstat, skulle ha lett till att preskriptionstiden uppskötts, avbröts eller förlängdes i enlighet med gällande lagstiftning i den sökande medlemsstaten, anses ha vidtagits i den senare medlemsstaten vad gäller denna verkan.

Första och andra styckena ska inte påverka den sökande medlemsstatens behöriga myndigheters rätt att vidta åtgärder för att skjuta upp, avbryta eller förlänga preskriptionstiden i enlighet med gällande lagstiftning i den medlemsstaten.

3. Den sökande myndigheten och den anmodade myndigheten ska informera varandra om eventuella åtgärder som avbryter, skjuter upp eller förlänger preskriptionstiden för den fordran för vilken indrivning eller säkerhetsåtgärder begärts, eller som skulle kunna få denna verkan.

Artikel 20

Kostnader

1. Utöver de belopp som avses i artikel 13.5 ska den anmodade myndigheten eftersträva att från den berörda personen driva in och behålla alla kostnader den ådrar sig i samband med indrivningen, i enlighet med den anmodade medlemsstatens lagar och förordningar.

2. Medlemsstaterna ska ömsesidigt avstå från alla krav på ersättning för de kostnader som uppstått genom det ömsesidiga bistånd de ger varandra vid tillämpningen av detta direktiv.

När indrivning innebär ett särskilt problem, är förbunden med mycket stora kostnader eller avser organiserad brottslighet, får den sökande och den anmodade myndigheten emellertid komma överens om ersättning som är anpassad till det enskilda fallet.

3. Trots vad som sägs i punkt 2 ska den sökande medlemsstaten förbli betalningsskyldig gentemot den anmodade medlemsstaten för alla kostnader eller förluster som uppstår på

grund av åtgärder som bedöms vara ogrundade, antingen vad gäller fordrans riktighet, eller giltigheten hos det dokument som medger verkställighet och/eller säkerhetsåtgärder och som utfärdats av den sökande myndigheten.

KAPITEL V

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER FÖR ALLA TYPER AV BEGÄRAN OM BISTÅND

Artikel 21

Standardformulär och kommunikationsmedel

1. En begäran om upplysningar enligt artikel 5.1, en begäran om delgivning enligt artikel 8.1, en begäran om indrivning enligt artikel 10.1 eller en begäran om säkerhetsåtgärder enligt artikel 16.1 ska skickas på elektronisk väg med hjälp av ett standardformulär, såvida detta inte är ogenomförbart av tekniska skäl. Dessa formulär ska också i möjligaste mån användas för alla andra meddelanden som rör begäran.

Det enhetliga dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten, det dokument som medger säkerhetsåtgärder i den sökande medlemsstaten och övriga handlingar enligt artiklarna 12 och 16 ska också skickas elektroniskt, såvida detta inte är ogenomförbart av tekniska skäl.

I tillämpliga fall kan standardformulären åtföljas av rapporter, förklaringar och eventuella andra handlingar, eller bestyrkta kopior av eller utdrag ur dessa, vilka också ska skickas elektroniskt, såvida detta inte är ogenomförbart av tekniska skäl.

Standardformulär och elektronisk kommunikation får också användas för utbyte av upplysningar i enlighet med artikel 6.

2. Punkt 1 ska inte gälla de upplysningar och den dokumentation som erhålls genom närvaro vid myndigheter i en annan medlemsstat eller genom deltagande i administrativa utredningar i en annan medlemsstat i enlighet med artikel 7.

3. Om kommunikationen inte sker på elektronisk väg eller genom användning av standardformulär ska detta inte påverka giltigheten av de erhållna upplysningarna eller av de åtgärder som vidtas för att efterkomma en begäran om bistånd.

*Artikel 22***Språkbestämmelser**

1. Varje begäran om bistånd, standardformulär för delgivning och enhetliga dokument som medger verkställighet i den anmodade medlemsstaten ska översändas på eller åtföljas av en översättning till det officiella språket, eller ett av de officiella språken, i den anmodade medlemsstaten. Det faktum att vissa delar av dessa är skrivna på ett annat språk än det officiella språket eller ett av de officiella språken i den anmodade medlemsstaten ska inte påverka deras giltighet eller giltigheten av förfarandet om detta andra språk är ett språk som de berörda medlemsstaterna har enats om.

2. Handlingar för vilka delgivning begärs i enlighet med artikel 8 får skickas till den anmodade myndigheten på ett officiellt språk i den sökande medlemsstaten.

3. Om en begäran åtföljs av andra handlingar än de som avses i punkterna 1 och 2 får den anmodade myndigheten vid behov begära att den sökande myndigheten översätter dessa handlingar till det officiella språket, eller ett av de officiella språken, i den anmodade medlemsstaten, eller till ett annat språk som de berörda medlemsstaterna enats om bilateralt.

*Artikel 23***Utlämnande av uppgifter och dokument**

1. Alla upplysningar, oavsett form, som tillhandahålls vid tillämpning av detta direktiv ska omfattas av sekretess och åtnjuta det skydd som liknande upplysningar ges enligt den nationella lagstiftningen i den mottagande medlemsstaten.

Sådana upplysningar får användas i syfte att vidta verkställighets- eller säkerhetsåtgärder som avser fordringar som omfattas av detta direktiv. De får även användas för fastställelse och verkställighet av obligatoriska socialavgifter.

2. Personer som är vederbörligen ackrediterade av Europeiska kommissionens ackrediteringsmyndighet för säkerhet kan få tillgång till dessa upplysningar endast i den utsträckning det är nödvändigt för drift, underhåll och utveckling av CCN-nätet.

3. Den medlemsstat som tillhandahåller upplysningarna ska tillåta att de utnyttjas för andra ändamål än de som anges i punkt 1 i den medlemsstat som tar emot upplysningar, om upplysningarna får användas för liknande ändamål enligt lagstiftningen i den medlemsstat som tillhandahåller upplysningarna.

4. Om den sökande eller den anmodade myndigheten anser att upplysningar som har erhållits vid tillämpning av detta direktiv sannolikt kan vara till nytta för en tredje medlemsstat för de syften som avses i punkt 1, får den lämna dessa upplysningar till den medlemsstaten under förutsättning att detta överlämnande överensstämmer med de bestämmelser och de förfaranden som fastställs i detta direktiv. Den ska underrätta den medlemsstat från vilken uppgifterna härrör om sin avsikt att utbyta dessa uppgifter med en tredje medlemsstat. Den medlemsstat från vilken uppgifterna härrör kan motsätta sig ett sådant utbyte av uppgifter inom tio arbetsdagar från den dag som den mottog meddelandet från den medlemsstat som önskar utbyta uppgifterna.

5. Tillstånd att använda uppgifter i enlighet med punkt 3 som har tillhandahållits i enlighet med punkt 4 kan endast beviljas av den medlemsstat från vilken uppgifterna härrör.

6. Upplysningar, oavsett form, som tillhandahålls vid tillämpning av detta direktiv får åberopas eller användas som bevisning av alla myndigheter i den mottagande medlemsstaten, på samma grund som liknande upplysningar som har erhållits i den medlemsstaten.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 24***Tillämpning av andra överenskommelser om bistånd**

1. Detta direktiv ska inte påverka fullgörandet av skyldigheter till följd av bilaterala eller multilaterala överenskommelser eller ordningar om att lämna ett vidare bistånd, vilket inbegriper delgivning av rättsliga eller utomrättsliga handlingar.

2. När medlemsstaterna ingår sådana bilaterala eller multilaterala överenskommelser eller ordningar i frågor som omfattas av detta direktiv, utom när det gäller enskilda fall, ska de så snart som möjligt underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska i sin tur underrätta de övriga medlemsstaterna.

3. När medlemsstaterna tillhandahåller ett sådant större mått av ömsesidigt bistånd i enlighet med en bilateral eller multilateral överenskommelse eller ordning kan de använda nätet för elektronisk kommunikation och de standardformulär som antagits för tillämpningen av detta direktiv.

*Artikel 25***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av indrivningskommittén.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas.

Den tidsfrist som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

*Artikel 26***Genomförandebestämmelser**

Kommissionen ska i enlighet med förfarandet i artikel 25.2 anta närmare föreskrifter för genomförandet av artiklarna 4.2, 4.3 och 4.4, 5.1, 8, 10, 12.1, 13.2, 13.3, 13.4 och 13.5, 15, 16.1 och 21.1.

I dessa föreskrifter ska åtminstone följande anges:

- a) Praktiska arrangemang för organisering av kontakterna mellan de centrala kontaktkontoren, de andra kontaktkontoren och de kontaktorgan som avses i artikel 4.2, 4.3 och 4.4 i de olika medlemsstaterna samt kontakterna med kommissionen.
- b) Med vilka kommunikationsmedel meddelanden mellan myndigheterna får sändas.
- c) Format och andra detaljer för de standardformulär som ska användas vid tillämpningen av artiklarna 5.1, 8, 10.1, 12.1 och 16.1.
- d) Föreskrifter om omräkning av de belopp som ska drivas in och överföring av belopp som drivits in.

*Artikel 27***Rapportering**

1. Varje medlemsstat ska senast den 31 mars varje år meddela kommissionen följande:
 - a) Antalet framställningar om upplysningar, delgivning och indrivning eller säkerhetsåtgärder som den skickar till varje anmodad medlemsstat och som den tar emot från varje sökande medlemsstat per år.
 - b) Beloppet på de fordringar man begär bistånd för indrivning och de belopp som drivs in.
2. Medlemsstaterna får också tillhandahålla alla andra upplysningar som kan vara av värde för utvärderingen av det ömsesidiga bistånd som lämnas enligt detta direktiv.

3. Kommissionen ska till Europaparlamentet och rådet vart femte år lämna en rapport om hur den ordning som inrättas genom detta direktiv fungerar.

*Artikel 28***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2011 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska omedelbart underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2012.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 29***Upphävande av direktiv 2008/55/EG**

Direktiv 2008/55/EG ska upphöra att gälla från och med den 1 januari 2012.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet.

*Artikel 30***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 31***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 16 mars 2010.

På rådets vägnar

E. SALGADO

Ordförande

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

RÅDETS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 270/2010

av den 29 mars 2010

om ändring av förordning (EG) nr 452/2007 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av strykbrädor med ursprung i bland annat Folkrepubliken Kina

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1225/2009 av den 30 november 2009 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽¹⁾ (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artikel 11.3,

med beaktande av det förslag som Europeiska kommissionen lagt fram efter samråd med rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Gällande åtgärder

(1) Rådet har genom förordning (EG) nr 452/2007 ⁽²⁾ infört en slutgiltig antidumpningstull på import av strykbrädor med ursprung i bland annat Folkrepubliken Kina. Åtgärderna består av en värdetullsats på 38,1 %, med undantag för fem särskilt angivna företag för vilka individuella tullsatsen gäller.

1.2 Begäran om översyn

(2) Kommissionen tog 2008 emot en begäran om en partiell interimsoversyn enligt artikel 11.3 i grundförordningen (nedan kallad *interimsoversynen*). Ansökan, som begränsade sig till en undersökning av dumpning, lämnades in av en kinesisk exporterande tillverkare, Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou (nedan kallad *Power Team* eller *sökanden*). Tullsatsen för slutgiltig antidumpningstull för sökanden uppgår till 36,5 %.

(3) I sin begäran hävdade sökanden att de omständigheter som låg till grund för införandet av åtgärderna hade

förändrats och att dessa förändringar var av bestående karaktär. Sökanden lade fram *prima facie*-bevisning för att fortsatt tillämpning av åtgärden på dess nuvarande nivå inte längre är nödvändig för att motverka dumpning.

(4) Sökanden har särskilt hävdat att man nu är verksam under marknadsekonomiska förhållanden, dvs. att man uppfyller kriterierna i artikel 2.7 c i grundförordningen. Sökanden gjorde därför gällande att dess normalvärde borde fastställas i enlighet med artikel 2.7 b i grundförordningen. En jämförelse mellan detta normalvärde och sökandens exportpriser till Europeiska unionen (EU) visar att dumpningsmarginalen förefaller vara betydligt lägre än åtgärdens nuvarande nivå.

(5) Sökanden hävdade därför att en fortsatt tillämpning av åtgärderna på nuvarande nivå, som fastställdes på grundval av den tidigare fastställda dumpningen, inte längre var nödvändig för att motverka dumpning.

1.3 Inledande av en översyn

(6) Kommissionen fann, efter samråd med rådgivande kommittén, att bevisningen var tillräcklig för att motivera att en interimsoversyn inleds. Kommissionen beslöt därför att inleda en interimsoversyn enligt artikel 11.3 i grundförordningen, vilken endast avsåg undersökning av dumpning när det gäller sökanden ⁽³⁾.

1.4 Berörd produkt och likadan produkt

(7) Den produkt som berörs av interimsoversynen är densamma som i den undersökning som ledde till införandet av de gällande åtgärderna (nedan kallad *den ursprungliga undersökningen*), dvs. strykbrädor, fristående eller ej, med eller utan ångfunktion, uppvärmning eller blåsfunction, inklusive ärmbrädor och väsentliga delar, dvs. ben, bräda

⁽¹⁾ EUT L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ EUT L 109, 26.4.2007, s. 12.

⁽³⁾ EUT C 3, 8.1.2009, s. 14 (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*).

och strykjärnsställ, med ursprung i Kina, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 3924 90 00 ⁽¹⁾, ex 4421 90 98, ex 7323 93 90, ex 7323 99 91, ex 7323 99 99, ex 8516 79 70 och ex 8516 90 00.

- (8) Den produkt som tillverkas och säljs på den kinesiska hemmamarknaden och den som exporteras till EU, samt den som tillverkas och säljs i Ukraina (som används som jämförbart land) samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper och användningsområden och anses därför vara likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

1.5 Berörda parter

- (9) Kommissionen underrättade officiellt företrädaren för unionsindustrin, sökanden och företrädarna för exportlandet om att översynen hade inletts. De berörda parterna gavs möjlighet att skriftligen lämna synpunkter och bli hörda.
- (10) Kommissionen sände också en blankett för ansökan om marknadsekonomisk status och ett frågeformulär till sökanden och fick svar inom den fastställda tidsfristen. Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för att fastställa om dumpning förelåg och utförde ett kontrollbesök på plats hos sökanden.

1.6 Översynsperiod

- (11) Undersökningen av dumpning omfattade perioden 1 januari 2008–31 december 2008 (nedan kallad *översynsperioden*). Det erinras om att undersökningsperioden för den ursprungliga undersökningen som ledde till att åtgärderna infördes var 1 januari 2005–31 december 2005 (nedan kallad *den ursprungliga undersökningsperioden*).

2. UNDERSÖKNINGSRESULTAT

2.1 Marknadsekonomisk status

- (12) Vid antidumpningsundersökningar som rör import med ursprung i Kina ska enligt artikel 2.7 b i grundförordningen normalvärdet bestämmas i enlighet med artikel 2.1–2.6 i grundförordningen för de tillverkare som konstaterats uppfylla kriterierna i artikel 2.7 c i grundförordningen, dvs. i de fall det visas att marknadsekonomiska förhållanden råder för tillverkning och försäljning av den likadana produkten. Dessa kriterier kan sammanfattas på följande sätt:

— Företagets beslut fattas som svar på marknadssignaler utan något större statligt inflytande och dess kostnader återspeglar marknadsvärden.

⁽¹⁾ Det ändrade numret (3924 90 00 i stället för 3924 90 90 som angavs i tillkännagivandet om inledande) beror på den nya Kombinerade nomenklaturen som trädde i kraft den 1 januari 2010 (se förordning (EG) nr 948/2009, EUT L 287, 31.10.2009, s. 1).

— Företaget har en enda uppsättning räkenskaper som är föremål för en självständig revision i överensstämmelse med internationella redovisningsstandarder (IAS) och som tillämpas för alla ändamål.

— Det förekommer inte några betydande snedvridningar till följd av det tidigare icke-marknadsekonomiska systemet.

— Lagar om konkurser och ägandeförhållanden garanterar stabilitet och rättssäkerhet.

— Valutaomräkning sker till marknadskurser.

- (13) Sökanden begärde marknadsekonomisk status i enlighet med artikel 2.7 b i grundförordningen och uppmanades att fylla i en ansökningsblankett om marknadsekonomisk status.

- (14) Undersökningen visade att sökanden inte uppfyllde det kriterium för marknadsekonomisk status som anges i artikel 2.7 c första strecksatsen (kriterium 1) i grundförordningen vad gäller kostnad för viktigare insatsvaror. Det konstaterades efter den ursprungliga undersökningsperioden, dvs. efter 2005, att staten infört exportbegränsningar på flera stålprodukter, inbegripet de viktigaste insatsvarorna för tillverkning av strykbrädor, nämligen stålplåt, stålrör och ståltråd. Det bör påpekas att kostnaden för dessa insatsvaror utgör en avsevärd del av de totala råvarukostnaderna. Införandet av exportavgifter minskade incitamentet att exportera och ökade därigenom de tillgängliga volymerna på hemmamarknaden, vilket i sin tur ledde till lägre priser. Det konstaterades också att ett antal stödordningar fanns tillgängliga för kinesiska ståltillverkare ⁽²⁾, medan den offentligt tillgängliga redovisningen för ett antal ståltillverkare bekräftade att den kinesiska staten aktivt stöder stålindustrins utveckling i Kina.

- (15) Därför låg stålpriserna på den kinesiska hemmamarknaden under översynsperioden långt under priserna på andra stora marknader, bl.a. stålpriserna i Nordamerika och Nordeuropa ⁽³⁾, och dessa prisskillnader kan inte förklaras av någon konkurrensfördel i stålproduktionen.

- (16) Av tillgängliga uppgifter framgick dessutom att sökanden kunde dra fördel av dessa konstlat låga och snedvridna stålpriser, eftersom sökanden köpte sitt råmaterial på den inhemska kinesiska marknaden.

⁽²⁾ Exempelvis *Money for Metal: A detailed Examination of Chinese Government Subsidies to its Steel Industry*, Wiley Rein LLP, juli 2007, *China Government Subsidies Survey*, Anne Stevenson, Yang, februari 2007, *Shedding Light on Energy Subsidies in China: An Analysis of China's Steel Industry from 2000-2007*, Usha C.V. Haley, *China's Specialty Steel Subsidies: Massive, Pervasive and Illegal*, Specialty Steel Industry of North America, *The China Syndrome: How Subsidies and Government Intervention Created the World's Largest Steel Industry*, Wiley Rein & Fielding LLP, juli 2006 samt *The State-Business Nexus in China's Steel Industry – Chinese Market Distortions in Domestic and International Perspective*, prof dr Markus Taube och dr Christian Schmidkonz vid THINKIDESK China Research & Consulting, 25.2.2009.

⁽³⁾ Källa: *Steel Business Briefing*, medelpriser 2005 och 2008.

- (17) Därför konstaterades att Power Teams viktigaste insatsvaror inte väsentligen återspeglar marknadsvärden. Således drogs slutsatsen att sökanden inte har visat sig uppfylla alla kriterier i artikel 2.7 c i grundförordningen och av den anledningen inte kan beviljas marknadsekonomisk status.
- (18) Sökanden, exportlandet och unionsindustrin gavs möjlighet att lämna synpunkter på dessa undersökningsresultat. Synpunkter inkom från sökanden och unionsindustrin.
- (19) Sökanden lämnade tre huvudsakliga argument inom tidsfristen. Först anfördes att Power Teams priser för insatsvaror trots allt överensstämde med priserna på hemmamarknaden och att detta resultat var tillräckligt för att uppfylla kriterium 1 vid den ursprungliga undersökningen. Följaktligen ansåg sökanden det strida mot artikel 11.9 i grundförordningen att jämföra priserna på den kinesiska hemmamarknaden med priser på andra internationella marknader. I detta sammanhang ifrågasatte också sökanden det relevanta i de nordeuropeiska och nordamerikanska stålpriser som jämförelsen gjordes med. Sökanden sade också att det fanns priser på andra marknader, exempelvis turkiska exportpriser, som låg lägre än priserna på den kinesiska hemmamarknaden.
- (20) Det stämmer att sökanden uppfyllde kriterium 1 under den ursprungliga undersökningen med inte uppfyllde kriterium 2. Det kan dock inte sägas att artikel 11.9 i grundförordningen har överträtts, eftersom metoderna för att bedöma om företaget verkar under marknadsekonomiska förhållanden inte ändrats, särskilt huruvida det fortfarande uppfyller kriterium 1. I bägge undersökningarna, både den ursprungliga undersökningen och översynen, bedömdes frågan om insatsvarorna återspeglade marknadsvärden. Under bägge undersökningarna var en av de undersökta indikatorerna stålpriserna på hemmamarknaden, men under den ursprungliga undersökningen fanns inga andra betydande faktorer som föreföll påverka råvarupriserna. Alltså var metoden densamma men utfallet olika.
- (21) Översynen visade att efter den ursprungliga undersökningsperioden, dvs. sedan 2006, har omständigheterna förändrats eftersom den kinesiska staten infört ett antal åtgärder för att motverka export av stålplåt, stålror och ståltråd, nämligen införande av exportavgifter och avskaffande av momsåterbetalning vid export. Detta tillsammans med ovannämnda stödordningar snedvred stålpriserna på den kinesiska hemmamarknaden, eftersom skillnaden mellan de priserna och de inhemska priser som offentliggjorts för Nordamerika och Nordeuropa ökade signifikant till omkring 30 %. Sökanden har inte ifrågasatt denna prisskillnad sedan den tagit del av resultaten i fråga om marknadsekonomisk status.
- (22) Beträffande argumentet att de inhemska stålpriserna i Nordamerika och Nordeuropa inte är de enda internationellt relevanta priserna kan erinras om att de två stålmarknaderna valdes för prisjämförelse eftersom de bägge har stor stålförbrukning och är konkurrensutsatta med flera aktiva tillverkare. Det kan därför rimligen antas att dessa inhemska priser var representativa för priserna på konkurrensutsatta marknader. Påståendet att turkiska exportpriser skulle vara lägre än priserna på den kinesiska hemmamarknaden underbyggdes inte heller i detta skede, då inga konkreta prisuppgifter lämnades inom fristen. Inte heller förklarades varför turkiska exportpriser borde anses mer relevanta, med tanke på den turkiska exportmarknadens ringa storlek jämfört med de inhemska nordamerikanska och nordeuropeiska marknaderna.
- (23) Sökanden hävdade också att EU-rätten tillämpats på ett diskriminerande sätt, eftersom det i ett antal nyligen avgjorda ärenden där stål var en viktig insatsvara konstaterats att vissa kinesiska stålföretag uppfyllde kriterium 1. Dessa ärenden granskades och det konstaterades att inga av företagen i de ärendena beviljats marknadsekonomisk status, eftersom de alla underkändes enligt minst ett annat kriterium i artikel 2.7 c i grundförordningen. Av förvaltnings tekniska skäl var det alltså inte nödvändigt att närmare utveckla resonemanget kring kriterium 1 när det var uppenbart att företaget skulle underkännas av någon annan anledning. I alla händelser hade kommissionen i inget av dessa ärenden konstaterat att inga snedvridningar förelåg på den kinesiska hemmamarknaden för stål, utan tvärtom i den senaste tidens ärenden avslagit ansökan om marknadsekonomisk status närhelst råvarurelaterade snedvridningar kunde visas föreligga ⁽¹⁾.
- (24) Slutligen anförde sökanden att det vore mer påkallat att justera normalvärdet än avslå ansökan om marknadsekonomisk status. En justering av normalvärdet förefaller dock inte motiverad, eftersom ett av kriterierna för beviljande av marknadsekonomisk status är just att kostnaderna för viktiga insatsvaror ska återspeglar marknadsvärdena. Om så inte är fallet bör följden snarare bli att ansökan om marknadsekonomisk status avslås och att normalvärdet ersätts med ett normalvärde för ett jämförbart land, särskilt om råvarorna utgör en så väsentlig del av kostnaderna för insatsvarorna.
- (25) Sammanfattningsvis var alltså inget av Power Teams argument övertygande, och inget av dem ledde till en annan bedömning av resultaten.

⁽¹⁾ Se rådets förordning (EG) nr 91/2009 av den 26 januari 2009 om införandet av en slutgiltig antidumpningstull beträffande import av vissa fästdon av järn eller stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 29, 31.1.2009, s. 1) samt kommissionens förordning (EG) nr 287/2009 av den 7 april 2009 om införande av en preliminär antidumpningstull på import av viss aluminiumfolie med ursprung i bl.a. Folkrepubliken Kina (EUT L 94, 8.4.2009, s. 17).

- (26) Unionsindustrin påpekade att den kinesiska staten gjort omfattande ingripanden i stålindustrin som redan föranlett EU och USA att begära samråd inom Världshandelsorganisationen för att lösa frågan.
- (27) Mot denna bakgrund bekräftades undersökningsresultaten och slutsatsen att Power Team inte bör beviljas marknadsekonomisk status.
- (28) Efter det att de berörda parterna underrättats om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka man avsåg att föreslå en ändring av förordning (EG) nr 452/2007 lämnade sökanden ytterligare synpunkter på bedömningen av marknadsekonomisk status.
- (29) Sökanden upprepade väsentligen sitt argument att dess viktigaste insatsvaror återspeglade marknadspriserna i Kina och att de kinesiska priserna i stort sett överensstämde med dem på andra internationella marknader. Även om sökanden medgav att prisökningen för de viktigaste insatsvarorna var mindre markant i Kina 2008 än på andra internationella stålmarknader, anfördes att detta inte berodde på någon snedvridning utan att andra, rent kommersiella faktorer kunde ha orsakat de lägre priserna på den kinesiska hemmamarknaden. Sökanden hänvisade till ökad produktion 2008 och uppgav att de rådande antidumpnings- och utjämningsstullarna mot de flesta stålinsatsvaror som produceras i Kina föranlett de kinesiska tillverkarna att sänka sina priser på hemmamarknaden.
- (30) Det noteras att ytterligare prisuppgifter som sökanden lämnat stödde konstaterandet att de viktigaste råvarorna för tillverkning av strykbrädor 2008 i medeltal var väsentligt billigare på den kinesiska hemmamarknaden än på andra större internationella marknader.
- (31) Beträffande argumentet att rent kommersiella faktorer orsakat prisskillnaden, dvs. den ökade produktionen i Kina, kan det noteras att detta argument inte var tillräckligt väl styrkt, särskilt vad gäller ett eventuellt samband mellan den påstådda produktionsökningen och efterfrågeläget. Samtidigt bekräftar sökandens argument att utjämningsstullar gällde mot export av ett antal stålprodukter från Kina att de kinesiska stålproducenterna faktiskt kunde dra fördel av stöd.
- (32) Följaktligen kan sökandens argument att den kinesiska stålmarknaden inte är snedvriden inte godtas, och det konstateras slutgiltigt att bedömningen om marknadsekonomisk status inte bör ändras och att Power Team inte bör beviljas marknadsekonomisk status.
- tas av den artikeln, utom i de fall där företagen kan visa att de uppfyller alla kriterierna för individuell behandling i artikel 9.5 i grundförordningen. Dessa kriterier kan sammanfattas på följande sätt:
- Exportören kan fritt ta hem kapital och vinster, i de fall företaget helt eller delvis är i utländsk ägo eller är ett samriskföretag.
 - Exportpriser, exportkvantiteter och försäljningsvillkor bestäms fritt.
 - Majoriteten av aktierna ägs av privatpersoner och det måste styrkas att företaget i tillräckligt hög grad är fritt från statligt inflytande.
 - Valutaomräkning sker till marknadskurser.
 - Den statliga inblandningen är inte av sådant slag att åtgärderna kan kringgås om enskilda exportörer beviljas olika tullsatser.
- (34) Förutom att sökanden ansökte om marknadsekonomisk status, begärde man också individuell behandling för det fall man inte skulle beviljas marknadsekonomisk status.
- (35) Undersökningen visade att sökanden uppfyllde alla ovanstående kriterier och att Power Team därför bör beviljas individuell behandling.

2.3 Normalvärde

- (36) Enligt artikel 2.7 i grundförordningen ska det för import från länder som inte har marknadsekonomi och, i den mån marknadsekonomisk status inte beviljats, från de länder som avses i artikel 2.7 b fastställas ett normalvärde på grundval av priset eller det konstruerade värdet i ett jämförbart land.
- (37) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen sin avsikt att återigen använda Turkiet, det jämförbara landet i den ursprungliga undersökningen, som lämpligt jämförbart land för bestämning av normalvärde för Kina, men ingen turkisk tillverkare samarbetade under översynen. Däremot visades samarbetsvilja av en ukrainsk exporterande tillverkare, som var föremål för en parallell undersökning i en annan översyn. De berörda parterna underrättades om detta och inga synpunkter som motsatte sig valet av Ukraina som jämförbart land inkom i detta skede.
- (38) Eftersom det inte fanns några uppenbara skäl att inte välja Ukraina som ett jämförbart land, särskilt eftersom ingen annan tillverkare i tredjeland var samarbetsvillig, bestämdes normalvärdet enligt artikel 2.7 a i grundförordningen, dvs. på grundval av styrka uppgifter från den samarbetsvilliga tillverkaren i det jämförbara landet.

2.2 Individuell behandling

- (33) Enligt artikel 2.7 i grundförordningen ska en eventuell landsomfattande tull fastställas för de länder som omfattas

- (39) I enlighet med artikel 2.2 i grundförordningen konstaterades att volymen på den samarbetsvilliga tillverkarens inhemska försäljning av den likadana produkten i det jämförbara landet var representativt i jämförelse med sökandens exportförsäljning till EU. För alla exporterade produkttyper befanns dessutom den jämförbara inhemska försäljningen (vid behov justerad för fysiska egenskaper) representativ, eftersom dess försäljningsvolym uppgick till minst 5 % av motsvarande exportvolym till EU.
- (40) Därefter undersökte kommissionen, för var och en av de typer av strykbrädor som sålts i representativa volymer på den inhemska marknaden, om den inhemska försäljningen i det jämförbara landet kunde anses ha ägt rum vid normal handel. För detta ändamål fastställdes hur stor andel av försäljningen av denna typ av strykbräda till oberoende kunder som varit lönsam.
- (41) Inhemska försäljningstransaktioner ansågs lönsamma om priset per enhet för en viss produkttyp motsvarade minst produktionskostnaden. Följaktligen fastställdes produktionskostnaden för varje produkttyp som såldes på den inhemska marknaden i det jämförbara landet under undersökningsperioden.
- (42) I fall där försäljningsvolymen för en produkttyp, som såldes till nettopriser som var lika höga som eller högre än den beräknade tillverkningskostnaden, var minst 80 % av den sammanlagda försäljningsvolymen för denna typ, och där ett vägt genomsnittspris för denna typ var lika högt som eller högre än tillverkningskostnaden, grundades normalvärdet på det faktiska inhemska priset. Priset beräknades som ett vägt genomsnitt av priserna vid all försäljning på hemmamarknaden av den typen under översynsperioden, oavsett om försäljningen varit lönsam eller inte.
- (43) I fall där volymen lönsam försäljning för en produkttyp utgjorde 80 % eller mindre av den sammanlagda försäljningsvolymen för denna typ, eller där det vägda genomsnittspriset för denna typ understeg tillverkningskostnaden, grundades normalvärdet på det faktiska inhemska priset, beräknat som ett vägt genomsnitt av den lönsamma försäljningen av enbart denna typ.
- (44) Efter utlämnandet av uppgifter anförde sökanden att om lönsam försäljning skulle utgöra mindre än 10 % av den totala försäljningsvolymen för en viss typ borde ett konstruerat normalvärde användas i stället.
- (45) Här kan påpekas att en situation där mindre än 10 % av försäljningen var lönsam inte uppkom under denna undersökning. Praxis att automatiskt konstruera ett normalvärde i sådana situationer är dessutom inte längre tillämplig.

2.4 Exportpris

- (46) I samtliga fall såldes den berörda produkten på export till oberoende kunder i unionen via icke-närstående försäljningsföretag i Kina, varför exportpriset fastställdes enligt artikel 2.8 i grundförordningen, nämligen på grundval av de priser som faktiskt betalats eller ska betalas för produkten när den säljs på export till EU.
- (47) Efter utlämnandet av uppgifter anförde sökanden att exportpriset borde fastställas på grundval av det icke-närstående kinesiska försäljningsföretagets fakturerade pris till oberoende kunder i EU, och inte som faktiskt skedde på grundval av det pris som betalats eller ska betalas för produkten när Power Team säljer den till det icke-närstående kinesiska försäljningsföretaget för export. Den metoden skulle dock inte överensstämja med artikel 2.8 i grundförordningen, enligt vilken den första oberoende transaktionen ska tjäna som grund för bestämning av exportpriset när produkter säljs på export. Detta argument måste följaktligen avvisas.

2.5 Jämförelse

- (48) Normalvärdet och exportpriset jämfördes fritt fabrik. För att jämförelsen mellan normalvärdet och exportpriset skulle bli rättvis togs, i enlighet med artikel 2.10 i grundförordningen, hänsyn till olikheter i faktorer som påstods och konstaterades påverka priserna och prisernas jämförbarhet. I detta avseende beaktades fysiska egenskaper, transportkostnader, försäkring, hanteringskostnader och kreditkostnader när så var tillämpligt och motiverat. Eftersom exportpriset fastställdes uteslutande på grundval av inhemska försäljning till kinesiska försäljningsföretag för export, saknades anledning att beakta skillnader i beskattning, eftersom normalvärdet också fastställdes på grundval av inhemska försäljning i det jämförbara landet där liknande beskattningsregler gäller. Både normalvärde och exportpris beräknades därför exklusive moms.
- (49) Efter utlämnandet av uppgifter anförde sökanden att grupperingen av produkttyper (som genomfördes för jämförelsens skull) föranledde tvivel kring prisjämförelsens riktighet.
- (50) I detta avseende bör noteras att grupperingen av produkttyper under översynen var identisk med grupperingen under den ursprungliga undersökningen och ansågs nödvändig för att öka jämförbarheten mellan de produkter som Power Team sålde för export till unionen och dem som såldes på den inhemska marknaden i det jämförbara landet. Vidare noteras att sökanden inte underbyggde detta påstående, bland annat i fråga om varför den aktuella grupperingen (som förklarades i den särskilda handling med utlämnande av uppgifter som kom sökanden till del) skulle vara olämplig. Följaktligen avvisas påståendet.

2.6 Dumpningsmarginal

- (51) I enlighet med artikel 2.11 i grundförordningen jämfördes det vägda genomsnittliga normalvärdet per varutyp med det vägda genomsnittliga exportpriset för motsvarande typ av den berörda produkten. Av jämförelsen framgick att det förekom dumpning.
- (52) Power Teams dumpningsmarginal, uttryckt som andel av nettopriset fritt unionens gräns, före tull, befanns vara 39,6 %.

3. DE FÖRÄNDRADE OMSTÄNDIGHETERNAS BESTÅENDE KARAKTÄR

- (53) I enlighet med artikel 11.3 i grundförordningen undersökte kommissionen även huruvida de förändrade omständigheterna rimligen kunde anses vara av bestående natur.
- (54) I detta avseende erinras om att sökanden fick avslag på sin ansökan om marknadsekonomisk status under den ursprungliga undersökningen, eftersom oegentligheter i dess redovisningsrutiner konstaterades. Under översynen befanns Power Team uppfylla detta kriterium. Som sagts ovan uppfyllde dock inte sökanden det kriterium för marknadsekonomisk status som anges i artikel 2.7 c första strecksatsen i grundförordningen vad gäller kostnad för viktigare insatsvaror. Vad marknadsekonomisk status anbelangar har alltså läget inte ändrats för sökanden.
- (55) De uppgifter som samlats in och kontrollerats under undersökningen (dvs. sökandens individuella priser för export till EU och ett normalvärde fastställt med Ukraina som ett jämförbart land) utmynnade dock i en högre dumpningsmarginal. Förändringen anses signifikant och en fortsatt tillämpning av åtgärden på den nuvarande nivån skulle inte längre vara tillräcklig för att motverka dumpning.

4. ANTIDUMPNINGÅTGÄRDER

- (56) Mot bakgrund av resultaten av denna översyn bör man ändra den antidumpningstull som är tillämplig på import av den berörda produkten från Power Team till 39,6 %.

- (57) Beträffande resttullsatsen erinras om att det rådde brist på samarbetsvilja under den ursprungliga undersökningen. Därför sattes tullsatsen för icke-samarbetsvilliga företag på en nivå som motsvarande den vägda genomsnittliga dumpningsmarginalen för de mest sålda produkttyperna från den samarbetsvilliga exporterande tillverkare som hade den högsta dumpningsmarginalen. Om samma metod tillämpas med beaktande av relevanta uppgifter från sökanden måste resttullsatsen ändras till 42,3 %.
- (58) De berörda parterna underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för beslutet att rekommendera en ändring av förordning (EG) nr 452/2007, och gavs tillfälle att yttra sig. Parternas skriftliga synpunkter togs i beaktande, och de slutgiltiga undersökningsresultaten har där så varit lämpligt ändrats i enlighet med dessa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 452/2007 ska ändras på följande sätt:

- Posten rörande Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou i tabellen i artikel 1.2 ska ersättas med följande:

Land	Tillverkare	Tullsats (%)	Taric-tilläggsnummer
Kina	Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou	39,6	A783

- Posten rörande alla övriga företag i Kina i tabellen i artikel 1.2 ska ersättas med följande:

Land	Tillverkare	Tullsats (%)	Taric-tilläggsnummer
Kina	Alla övriga företag	42,3	A999

Artikel 2

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 29 mars 2010

På rådets vägnar

E. ESPINOSA

Ordförande

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 271/2010

av den 24 mars 2010

om ändring av förordning (EG) nr 889/2008 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 834/2007 vad gäller Europeiska unionens logotyp för ekologisk produktion

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 834/2007 av den 28 juni 2007 om ekologisk produktion och märkning av ekologiska produkter och om upphävande av förordning (EEG) nr 2092/91 ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 25.3, 38 b och 40, och

av följande skäl:

- (1) I artikel 24 i förordning (EG) nr 834/2007 föreskrivs att gemenskapslogotypen är en av de obligatoriska uppgifter som ska finnas på produktförpackningar försedda med termer som hänvisar till ekologisk produktionsmetod enligt artikel 23.1, och att användningen av denna logotyp är frivillig för produkter som importeras från tredjeländer. Enligt artikel 25.1 i förordning (EG) nr 834/2007 får gemenskapslogotypen för ekologisk produktion användas vid märkning, presentation och marknadsföring av produkter som uppfyller kraven i den förordningen.
- (2) Erfarenheterna från tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 2092/91 av den 24 juni 1991 om ekologisk produktion av jordbruksprodukter och uppgifter därom på jordbruksprodukter och livsmedel ⁽²⁾, ersatt med förordning (EG) nr 834/2007, har visat att den gemenskapslogotyp som fick användas på frivillig basis inte längre uppfyller förväntningarna hos dem som är verksamma i sektorn och hos konsumenterna.
- (3) Nya föreskrifter för logotypen bör föras in i kommissionens förordning (EG) nr 889/2008 av den 5 september 2008 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 834/2007 om ekologisk produktion och märkning av ekologiska produkter med avseende på ekologisk produktion, märkning och kontroll ⁽³⁾. Dessa föreskrifter bör göra logotypen bättre anpassad till utvecklingen inom sektorn, i synnerhet genom att underlätta för konsumenterna att identifiera ekologiska produkter som omfattas av EU:s regler om ekologisk produktion.
- (4) Efter det att Lissabonfördraget trätt i kraft är det lämpligt att "gemenskapens logotyp för ekologisk produktion" i stället kallas "Europeiska unionens logotyp för ekologisk produktion".
- (5) Kommissionen utlyste en tävling för konst- och designstudenter i medlemsstaterna för att få in förslag till en ny logotyp, och en oberoende jury gjorde ett urval och en rangordning av de tio bästa förslagen. Efter ytterligare granskning avseende immateriella rättigheter utsågs de tre bästa designförslagen. Dessa lades sedan ut på Internet, där en omröstning pågick under perioden 7 december 2009–31 januari 2010. Det logotypförslag som valdes av en majoritet av webbplatsens besökare under den perioden bör antas som Europeiska unionens nya logotyp för ekologisk produktion.
- (6) Europeiska unionens nya logotyp för ekologisk produktion, som gäller från och med den 1 juli 2010, bör inte orsaka några svårigheter på marknaden. Ekologiska produkter som redan har släppts ut på marknaden bör kunna säljas utan de obligatoriska uppgifter som krävs enligt artikel 24 i förordning (EG) nr 834/2007, förutsatt att produkterna i fråga uppfyller kraven i förordning (EEG) nr 2092/91 eller förordning (EG) nr 834/2007.
- (7) För att logotypen ska kunna användas så snart den blir obligatorisk enligt EU-lagstiftningen och för att säkerställa en väl fungerande inre marknad, garantera sund konkurrens och skydda konsumenternas intressen, har Europeiska unionens nya logotyp för ekologisk produktion registrerats som ett kollektivmärke för ekologiskt jordbruk hos Benelux byrå för immateriell äganderätt och är därmed giltig, brukbar och skyddad. Logotypen kommer även att registreras i gemenskapens register och i internationella register.
- (8) I artikel 58 i förordning (EG) nr 889/2008 fastställs att kodnumret för kontrollmyndigheten eller kontrollorganet ska placeras omedelbart under gemenskapslogotypen, dock utan specifik angivelse av format för och tilldelning av koderna. För en harmoniserad tillämpning av dessa kodnummer bör tillämpningsföreskrifter om format och tilldelning av koderna fastställas.
- (9) Förordning (EG) nr 889/2008 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (10) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från föreskrivande kommittén för ekologisk produktion.

⁽¹⁾ EUT L 189, 20.7.2007, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 198, 22.7.1991, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 250, 18.9.2008, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 889/2008 ska ändras på följande sätt:

1. I avdelning III ska rubriken på kapitel I ersättas med följande:

”Europeiska unionens logotyp för ekologisk produktion”

2. Artikel 57 ska ersättas med följande:

”Artikel 57

EU:s ekologiska logotyp

I enlighet med artikel 25.3 i förordning (EG) nr 834/2007 ska Europeiska unionens logotyp för ekologisk produktion (nedan kallad *EU:s ekologiska logotyp*) vara utformad enligt förlagan i del A i bilaga XI till den här förordningen.

EU:s ekologiska logotyp får endast användas om den berörda produkten är producerad i enlighet med kraven i förordning (EEG) nr 2092/91 och dess tillämpningsföreskrifter eller förordning (EG) nr 834/2007 och kraven enligt den här förordningen.”

3. I artikel 58.1 ska leden b–d ersättas med följande:

”b) inbegripa en term som hänvisar till den ekologiska produktionsmetoden enligt artikel 23.1 i förordning (EG) nr 834/2007 i enlighet med del B.2 i bilaga XI till den här förordningen.

c) inbegripa ett referensnummer som ska fastställas av kommissionen eller de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna i enlighet med del B.3 i bilaga XI till den här förordningen, och

d) placeras i samma synfält som EU:s ekologiska logotyp, om EU:s ekologiska logotyp används i märkningen.”

4. Artikel 95.9 och 95.10 ska ersättas med följande:

”9. Lager av produkter som producerats, förpackats och märkts före den 1 juli 2010 i enlighet med förordning (EEG) nr 2092/91 eller förordning (EG) nr 834/2007 får fortsätta att saluföras med termer som hänvisar till ekologisk produktion till dess att lagren har tömts.

10. Förpackningsmaterial som uppfyller kraven i förordning (EEG) nr 2092/91 eller förordning (EG) nr 834/2007 får fortsätta att användas för produkter som släpps ut på marknaden försedda med termer som hänvisar till ekologisk produktion fram till och med den 1 juli 2012, förutsatt att produkten i övrigt uppfyller kraven i förordning (EG) nr 834/2007.”

5. Bilaga XI ska ersättas med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

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

Den ska tillämpas från och med den 1 juli 2010.

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

Utfärdad i Bryssel den 24 mars 2010.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

BILAGA

"BILAGA XI

A. EU:s ekologiska logotyp enligt artikel 57

1. EU:s ekologiska logotyp ska vara utformad enligt nedanstående förlaga:



2. Referensfärgen i Pantone är grön Pantone nr 376 och, när fyrfärgstryck används, grön (50 % cyan + 100 % gul).
3. EU:s ekologiska logotyp får även användas i svartvitt enligt nedan, dock endast där det inte är praktiskt möjligt att använda den i färg.



4. Om förpackningens eller etikettens bakgrundsfärg är mörk får symbolen användas i negativt format mot förpackningens eller etikettens bakgrundsfärg.
5. Om symbolen används i färg mot bakgrundsfärger som gör att den blir svår att se kan en avgränsande yttre linje användas så att kontrasten mot bakgrundsfärgen blir bättre.
6. I vissa särskilda situationer där uppgifterna på förpackningen har en enda färg får EU:s ekologiska logotyp användas i samma färg.
7. EU:s ekologiska logotyp ska vara minst 9 mm hög och 13,5 mm bred. Förhållandet höjd/bredd ska alltid vara 1:1,5. I undantagsfall får minimistorleken minskas till en höjd på 6 mm på mycket små förpackningar.
8. EU:s ekologiska logotyp får kombineras med grafik- eller textelement som hänvisar till ekologiskt jordbruk, under förutsättning att dessa varken modifierar eller ändrar logotypens karaktär eller någon av de uppgifter som nämns i artikel 58. När EU:s ekologiska logotyp kombineras med nationella eller privata logotyper som har en grön färg som skiljer sig från den referensfärg som nämns i punkt 2, får EU:s ekologiska logotyp användas i samma färg.
9. Användningen av EU:s ekologiska logotyp ska följa de föreskrifter som är förenade med dess registrering som ett kollektivmärke för ekologiskt jordbruk hos Benelux byrå för immateriell äganderätt, i gemenskapens varumärkesregister och i internationella varumärkesregister.

B. Kodnummer enligt artikel 58

Kodnumren ska ha formatet

AB-CDE-999

där

1. 'AB' är ISO-koden enligt artikel 58.1 a för landet där kontroller sker,
2. 'CDE' är en term som anges med tre bokstäver och som ska fastställas av kommissionen eller av varje medlemsstat, såsom 'bio', 'öko', 'org' eller 'eko', och som hänvisar till den ekologiska produktionsmetoden enligt artikel 58.1 b, och
3. '999' är referensnumret enligt artikel 58.1 c, angivet med högst tre siffror och tilldelat på följande sätt:
 - a) Av varje medlemsstats behöriga myndighet till de kontrollmyndigheter eller kontrollorgan som myndigheten har utsett att ansvara för kontrollen i enlighet med artikel 27 i förordning (EG) nr 834/2007.
 - b) Av kommissionen till
 - i) de kontrollmyndigheter och kontrollorgan som avses i artikel 3.2 a i kommissionens förordning (EG) nr 1235/2008 (*) och som förtecknas i bilaga I till den förordningen,
 - ii) de kontrollmyndigheter och kontrollorgan i tredjeländer som avses i artikel 7.2 f i förordning (EG) nr 1235/2008 och som förtecknas i bilaga III till den förordningen,
 - iii) de kontrollmyndigheter och kontrollorgan som avses i artikel 10.2 a i förordning (EG) nr 1235/2008 och som förtecknas i bilaga IV till den förordningen.
 - c) Av varje medlemsstats behöriga myndighet till den kontrollmyndighet eller det kontrollorgan som till och med den 31 december 2012 har bemyndigats att utfärda kontrollintyg enligt artikel 19.1 fjärde stycket i förordning (EG) nr 1235/2008 (importtillstånd), på förslag från kommissionen.

Kommissionen ska göra kodnumren tillgängliga för allmänheten med alla lämpliga tekniska medel, inklusive offentliggörande på Internet.

(*) EUT L 334, 12.12.2008, s. 25."

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 272/2010

av den 30 mars 2010

om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 972/2006 om fastställande av särskilda regler för import av basmatiris och ett övergångssystem för fastställande av deras ursprung

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

ningen ska gälla de sorters basmatiråris som anges i bilaga XVIII till förordning (EG) nr 1234/2007.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt,

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)⁽¹⁾, särskilt artiklarna 138 och 143 jämförda med artikel 4, och

av följande skäl:

(1) Enligt avtalet genom skriftväxling mellan Europeiska gemenskapen och Indien i enlighet med artikel XXVIII i Gatt 1994 om ändring av de medgivanden för ris som anges i EG:s bindningslista CXL som bifogas Gatt 1994⁽²⁾, godkänt genom rådets beslut 2004/617/EG⁽³⁾, ska tullsatsen vid import av råris av vissa sorters basmatiris med ursprung i Indien vara noll.

(2) Enligt avtalet genom skriftväxling mellan Europeiska gemenskapen och Pakistan i enlighet med artikel XXVIII i Gatt om ändring av de medgivanden för ris som anges i EG:s bindningslista CXL som bifogas Gatt 1994⁽⁴⁾ godkänt genom rådets beslut 2004/618/EG⁽⁵⁾, ska tullsatsen vid import av råris av vissa sorters basmatiris med ursprung i Pakistan vara noll.

(3) I artikel 1 i kommissionens förordning (EG) nr 972/2006⁽⁶⁾ fastställs att bestämmelserna i förord-

(4) Enligt artikel 6.2 i förordning (EG) nr 972/2006 ska importtullen för råris tillämpas om medlemsstaternas tester av importerat basmatiris visar att den testade produkten inte motsvarar den som anges i äkthetsintyget. Enligt dessa bestämmelser finns det därmed ingen tolerans för ris som inte ingår i de sorter som anges i bilaga XVIII till förordning (EG) nr 1234/2007.

(5) Omständigheterna för produktionen av och handeln med basmatiris gör det svårt att garantera att ett enda parti innehåller 100 % basmatiris av de sorter som anges i bilaga XVIII till förordning (EG) nr 1234/2007. För att möjliggöra ett smidigt handelsflöde av basmatiris till Europeiska unionen och med tanke på att unionens DNA-baserade kontrollsystem ännu inte har tagits i bruk och medlemsstaterna därför tillämpar sina egna testsystem med minst 5 % osäkerhet som är kumulativ på alla toleransnivåer, bör det fastställas en toleransgräns på 5 % för förekomsten i importerat basmatiris av sådant långkornigt ris som inte ingår i bilaga XVIII.

(6) För att de positiva verkningarna av denna förordning ska omfatta alla berörda importörer bör det fastställas att toleransgränsen gäller all import av basmatiris, för vilken de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ännu inte har fastställt rätten till nolltull.

(7) Förordning (EG) nr 972/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 279, 28.8.2004, s. 19.

⁽³⁾ EUT L 279, 28.8.2004, s. 17.

⁽⁴⁾ EUT L 279, 28.8.2004, s. 25.

⁽⁵⁾ EUT L 279, 28.8.2004, s. 23.

⁽⁶⁾ EUT L 176, 30.6.2006, s. 53.

- (8) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från förvaltningskommittén för den gemensamma organisationen av jordbruksmarknaderna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I artikel 6.2 i förordning (EG) nr 972/2006 ska följande mening läggas till:

”Det ska ändå vara godtagbart att det förekommer upp till 5 % råris med KN-nummer 1006 20 17 eller KN-nummer 1006 20 98 som inte hör till de sorter som anges i bilaga XVIII i rådets förordning (EG) nr 1234/2007 (*).

(*) EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.”

Artikel 2

Artikel 6.2 i förordning (EG) nr 972/2006, ändrad genom artikel 1 i denna förordning, ska även gälla sådan import av basmatiris som skett innan denna förordning har trätt i kraft och för vilka de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna inte redan fastställt att nolltullsats ska tillämpas enligt artikel 138 i förordning (EG) nr 1234/2007.

Artikel 3

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

Artikel 2 ska upphöra att gälla vid slutet av den tolfte månaden efter det att denna förordning trätt i kraft.

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

Utfärdad i Bryssel den 30 mars 2010.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 273/2010

av den 30 mars 2010

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 KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt,

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 förbjudits att bedriva verksamhet inom Europeiska unionen och om information till flygpasagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, 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 förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i Europeiska unionen ⁽²⁾.
- (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 Europeiska unionen 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 har lämnat, att inkomma med skriftliga synpunkter och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse till kommissionen och flygsäkerhetskommittén 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 ⁽³⁾.
- (5) Kommissionen, och i särskilda fall även vissa medlemsstater, har samrått med de myndigheter som ansvarar för tillsynen över de berörda lufttrafikföretagen.

- (6) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och kommissionen har framfört sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om krav på ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet för att lösa eventuella fall där tillämpliga internationella normer inte följs.
- (7) Flygsäkerhetskommittén har även fått information om verkställighetsåtgärder som EASA och medlemsstaterna vidtagit för att garantera fortsatt luftvärdighet och underhåll av luftfartyg registrerade i Europeiska unionen och som flygs av lufttrafikföretag som är certifierade av civila luftfartsmyndigheter i ett tredjeland.
- (8) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

EU-lufttrafikföretag

- (9) Till följd av information från SAFA-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EU-lufttrafikföretag samt från områdesspecifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa avhjälpande åtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerat om dessa åtgärder. De behöriga myndigheterna i Spanien inledde ett förfarande den 12 mars 2010 för att dra in drifttillståndet (AOC) för lufttrafikföretaget Baleares Link Express och drog in drifttillståndet för lufttrafikföretaget Euro Continental den 12 januari 2010. De behöriga myndigheterna i Tyskland drog in drifttillståndet för Regional Air Express från och med den 28 januari 2010. De behöriga myndigheterna i Förenade kungariket informerade att drifttillståndet för lufttrafikföretaget Trans Euro Air Limited drogs in den 8 december 2009. De behöriga myndigheterna i Slovakien lämnade in skriftlig dokumentation om att drifttillståndet för lufttrafikföretaget Air Slovakia dragits in den 1 mars 2010.
- (10) Vidare informerade de behöriga myndigheterna i Lettland flygsäkerhetskommittén om att man hade allvariga betänkligheter i fråga om säkerheten när det gällde driften av och den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg av typen IL-76, som används av lufttrafikföretaget Aviation Company Inversija och att man den 26 februari 2010 beslutat att stryka detta luftfartyg från det drifttillstånd som lufttrafikföretaget Aviation Company Inversija innehar samt att drifttillståndet drogs in den 16 mars 2010.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.

⁽³⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

Air Koryo

- (11) Kommissionen har i enlighet med förordning (EG) nr 1543/2006 erhållit detaljerade uppgifter om de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna i Demokratiska folkrepubliken Korea (GACA) som är tillsynsmyndighet för Air Koryo och av lufttrafikföretaget för att ta itu med de säkerhetsbrister som avses i förordning (EG) nr 474/2006.
- (12) I december 2008 kontaktade kommissionen GACA och begärde att Air Koryo skulle lämna en handlingsplan för hur man åtgärdar de allvarliga säkerhetsbrister som konstaterats i samband med de rampinspektioner som utförts före det att lufttrafikföretaget förts upp i bilaga A i förteckningen över de flygbolag som inte får bedriva flygverksamhet i EU. Kommissionen begärde därutöver att få relevant information om att GACA utövat adekvat tillsyn över Air Koryo i enlighet med ICAO-bestämmelserna.
- (13) I juni 2009 lämnade GACA ett formellt svar och tillhandahöll en uppsättning dokument som gav ett uttömmande svar på de uppgifter som kommissionen begärt. Detta åtföljdes av ett antal meddelanden mellan kommissionen och GACA som gjorde det möjligt att klarlägga det nuvarande luftfartssäkerhetsläget i Demokratiska folkrepubliken Korea.
- (14) De dokument som tillhandahållits av GACA och diskussionerna mellan kommissionen och GACA har gett vid handen att när det gäller luftfartyg av typen Tupolev Tu 204-300 har Air Koryo kunnat uppvisa att dessa luftfartyg kan användas i full överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer, däribland fortsatt luftvärdighet och fortsatt drift, och att GACA kan tillhandahålla kontroll av lufttrafikföretaget i enlighet med internationella normer.
- (15) När det gäller övriga typer av luftfartyg som ingår i Air Koryos flotta bekräftade GACA att dessa inte uppfyller internationella normer för luftfartygs utrustning, särskilt EGPWS, och att dessa typer av luftfartyg inte fått tillstånd av GACA att bedriva lufttrafik inom det europeiska luftområdet.
- (16) GACA har under hela perioden reagerat snabbt och visat samarbetsvilja då kommissionen begärt information. Air Koryo lade fram sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén den 18 mars 2010, som bekräftade den positiva utvecklingen inom detta lufttrafikföretag.
- (17) Med hänvisning till vad som sagts ovan konstaterades det på grundval av de gemensamma kriterierna att Air Koryo bör få tillstånd att utan operativa begränsningar bedriva lufttrafik till Europeiska unionen med de två luftfartygen av typen Tupolev Tu-204 med registrering P-632 och P-633. Eftersom den övriga flottan inte lever upp till de

krav som fastställs i ICAO-bestämmelserna bör dessa luftfartyg inte få bedriva flygverksamhet till Europeiska unionen förrän dessa krav är till fullo uppfyllda. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras att Air Koryo bör föras upp i bilaga B. Företaget får endast bedriva flygverksamhet till EU med de två luftfartygen av typen Tupolev Tu-204.

Lufttrafikföretag från Swaziland

- (18) De behöriga myndigheterna i Swaziland tillhandahöll den 17 december 2009 skriftlig information om att man dragit in driftstillstånd och trafikstillståndet för följande lufttrafikföretag: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd och Swazi Express Airways. Dessa lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet sedan den 8 december 2009.
- (19) Med hänsyn till vad som sagts ovan konstateras det på grundval av de gemensamma kriterierna att dessa lufttrafikföretag, som licensierats i Swaziland, bör strykas från bilaga A.

Bellview Airlines

- (20) Det finns styrkta belägg för allvarliga säkerhetsbrister hos lufttrafikföretaget Bellview Airlines som godkänts i Nigeria, vilket framgår av resultaten från den inspektion som genomförts av behöriga franska myndigheter och av EASA.
- (21) De behöriga myndigheterna i Frankrike (DGAC) har meddelat kommissionen att det i Bellview Airlines flotta ingår två luftfartyg av typen Boeing 737-200 som är registrerade i Frankrike med registrering F-GHXX och F-GHXL vars luftvärdighetsbevis upphörde att gälla i maj respektive augusti 2008. Således är dessa två luftfartyg inte längre i luftvärdigt skick.
- (22) EASA meddelade kommissionen att det godkännande enligt EASA del-145 ref. EASA.145.0172 som man utfärdat till denna organisation upphörde att gälla den 8 maj 2009 med omedelbar verkan på grund av att man inte åtgärdat säkerhetsbrister som inverkar på säkerhetsnivån och allvarligt äventyrar flygsäkerheten och att man övervägde att dra in tillståndet.
- (23) Det finns belägg för att Bellview Airlines, som godkänts i Nigeria, tagit över verksamheten från lufttrafikföretaget Bellview Airlines, som godkänts i Sierra Leone, ett lufttrafikföretag som fördes upp i bilaga A den 22 mars 2006⁽¹⁾ och togs bort den 14 november 2008⁽²⁾ efter det att de behöriga myndigheterna i Sierra Leone informerat kommissionen om att man dragit in dess drifttillstånd.

⁽¹⁾ Skälen 75–86 i förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006, EUT L 84, 23.3.2006, s. 19–21.

⁽²⁾ Skäl 21 i förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008, EUT L 306, 15.11.2008, s. 49.

- (24) Luftfartyget av typen Boeing B737-200 med registrering 5N-BFN drabbades den 22 oktober 2005 av en olycka i Lagos som ledde till att 117 personer miste livet samt total förlust av luftfartyget. De behöriga myndigheterna i Nigeria har inte lämnat några närmare uppgifter om olyckan och har ännu inte utfärdat någon utredningsrapport efter olyckan.
- (25) Med anledning av ovan nämnda brister har kommissionen inlett samråd med de behöriga myndigheterna i Nigeria och uttryckt allvarliga betänkligheter om huruvida Bellview Airlines flygverksamhet och luftvärdighet kan anses vara säkra. Kommissionen har begärt klarlägganden i fråga om det aktuella läget och om de åtgärder som myndigheterna och lufttrafikföretaget vidtagit för att åtgärda dessa brister.
- (26) De behöriga myndigheterna i Nigeria uppgav den 19 februari 2010 att lufttrafikföretaget innehar ett drifttillstånd men att man inställt flygverksamheten. Myndigheterna lämnade dock inga uppgifter om statusen på de tillstånd som Bellview Airlines innehar eller statusen på företagets luftfartyg.
- (27) Bellview Airlines begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 18 mars 2010 i närvaro av de behöriga myndigheterna i Nigeria (NCAA). Bellview Airlines uppvisade ett drifttillstånd som var giltigt till och med den 22 april 2010 samtidigt som man nämnde att drifttillståndet dragits in på grund av att inget av de luftfartyg som omfattades av drifttillståndet längre var i trafik. NCAA anförde att enligt de bestämmelser som är tillämpliga i Nigeria löpte giltigheten för detta drifttillstånd ut den 6 december 2009, 60 dagar efter det att det sista luftfartyget var i trafik, men NCAA lade inte fram några bevis för att drifttillståndet dragits in eller återkallats. NCAA uppmanades således att snarast lämna in skriftlig bekräftelse på a) ett administrativt beslut om indragning eller återkallande av Bellview Airlines drifttillstånd; b) bekräftelse på att Nigerias civila luftfartsmyndigheter håller på med ett (om)certifieringsförfarande av Bellview Airlines; c) formella åtgärder från Nigerias civila luftfartsmyndigheter för att meddela kommissionen om resultatet från kontrollen av (om)certifieringen innan ett drifttillstånd utfärdas.
- (28) De behöriga myndigheterna i Nigeria lämnade de begärda uppgifterna den 25 mars 2010. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras således att det för närvarande inte föreligger något behov av ytterligare åtgärder.
- Egyptiska lufttrafikföretag**
- (29) I enlighet med förordning (EG) nr 1144/2009⁽¹⁾ lämnade de behöriga myndigheterna i Egypten in fyra månadsrapporter för perioden november–december 2009 och januari–februari 2010 som redogörelse för hur den plan som fastställts av myndigheterna genomförts. Utöver dessa rapporter, som fokuserade på rampinspektioner av Egypt Airs luftfartyg, överlämnades den 18 november rapporterna om kontrollen av fortsatt luftvärdighet, flyg- och markverksamhet.
- (30) De behöriga myndigheterna i Egypten har också åtagit sig att även fortsättningsvis informera om när de brister som tidigare påpekats vid rampinspektioner av Egypt Airs luftfartyg under 2008, 2009 och 2010 åtgärdats. De har därför skickat relevanta skrivelser till vissa medlemsstater där Egypt Airs luftfartyg varit föremål för rampinspektioner. Arbetet med att åtgärda dessa brister pågår och ska kontrolleras regelbundet.
- (31) I enlighet med förordning (EG) nr 1144/2009⁽²⁾ genomförde EASA tillsammans med medlemsstaterna ett besök den 21–25 februari 2010. I samband med kontrollbesöket genomfördes även en utvärdering av den tillsyn som utövas av Egyptens civila luftfartsmyndighet (ECAA), särskilt med anledning av genomförandet av handlingsplanen för avhjälpande åtgärder och Egypt Airs successiva åtgärdande av de brister som påpekats. Kontrollbesöket gav vid handen att ECAA är i stånd att fullgöra sina skyldigheter enligt ICAO-normerna när det gäller tillsynen av de lufttrafikföretag till vilka myndigheten utfärdar drifttillstånd och fastställde vilka områden som bör förbättras. Bland annat behövs ett samstämt system för att följa upp de brister som konstaterats i samband med ECAA:s tillsyn, och när det gäller fortbildning av personal som handhar certifiering av personal.
- (32) Kontrollbesöket gav vid handen att Egypt Air nu genomför planen för avhjälpande åtgärder. Overlag kunde inga allvarliga överträdelser av ICAO-normerna konstateras. Kommissionen noterar de ansträngningar som lufttrafikföretaget gjort för att slutföra de åtgärder som krävs för att avhjälpa säkerhetsbristerna. Med tanke på omfattningen och räckvidden av Egypt Airs plan för avhjälpande åtgärder samt behovet av att sörja för hållbara/varaktiga lösningar på de många säkerhetsbrister som tidigare fastställts, uppmanar kommissionen de behöriga myndigheterna i Egypten att även fortsättningsvis sända månadsrapporter om kontrollen av genomförandet av handlingsplanen för avhjälpande åtgärder, däribland avhjälpande åtgärder för att ta itu med de brister som konstaterades vid kontrollbesöket och tillhandahålla information om den tillsyn av lufttrafikföretaget som utförs av ECAA på områdena fortsatt luftvärdighet, underhåll och drift.
- (33) Medlemsstaterna kommer fortsättningsvis att kontrollera att Egypt Air uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.
- (34) Kontrollbesöket omfattar även ett antal andra egyptiska lufttrafikföretag. Allvarliga säkerhetsbrister rapporterades i fråga om två lufttrafikföretag, AlMasria Universal Airlines och Midwest Airlines.

⁽¹⁾ EUT L 312, 27.11.2009, s. 16.

⁽²⁾ EUT L 312, 27.11.2009, s. 16.

- (35) När det gäller AlMasria Universal Airlines rapporterades allvarliga brister på områdena flygverksamhet och fortbildning, framför allt med avseende på vissa operativa chefers kvalifikationer och kunskaper. Detta är särskilt viktigt ifall flygflottan kommer att utökas.
- (36) I en skrivelse av den 3 mars 2010 inbjöds lufttrafikföretaget AlMasria Universal Airlines till flygsäkerhetskommittén för att lägga fram sina synpunkter. AlMasria lämnade en redogörelse till flygsäkerhetskommittén den 17 mars 2010 som omfattade åtgärder för att avhjälpa de brister som konstaterats i samband med kontrollbesöket. Med tanke på företagets planerade utvidgning av flottan uppmanar kommissionen de behöriga myndigheterna i Egypten att skicka rapporter varje månad om uppföljningen av genomförandet av planerna för avhjälpan åtgärder och att tillhandahålla information om den tillsyn av detta lufttrafikföretag som utförs av ECAA på områdena fortsatt luftvärdighet, underhåll och drift.
- (37) Medlemsstaterna kommer att kontrollera att AlMasria faktiskt uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.
- (38) När det gäller Midwest Airlines finns det styrka belägg för säkerhetsbrister, som konstaterats av de behöriga myndigheterna i Italien, i fråga om kontrollen av massa och balans i samband med en flygning som utförts av Midwest Airlines. Denna händelse ledde till att Italien inte gav lufttrafikföretaget tillstånd att genomföra en flygning⁽¹⁾. Dessutom rapporterades allvarliga brister i samband med kontrollbesöket på områdena ledning av drift och underhåll, driftskontroll, utbildning av besättning och arbetet för den fortsatta luftvärdigheten, som har konsekvenser för säkerheten. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras således att detta lufttrafikföretag inte är i stånd att leva upp till ICAO-normerna när det gäller drift och underhåll. Egyptens civila luftfartsmyndigheter meddelade i samband med besöket att man vidtagit åtgärder för att ställa in Midwest Airlines luftfartsverksamhet.
- (39) I en skrivelse av den 3 mars 2010 inbjöds lufttrafikföretaget Midwest Airlines till flygsäkerhetskommittén för att lägga fram sina synpunkter. De behöriga myndigheterna i Egypten tillhandahöll den 15 mars 2010 bevis för att Midwest Airlines drifttillstånd återkallats från och med den 28 februari 2010.
- (40) Med hänvisning till de åtgärder som vidtagits av ECAA krävs det inga ytterligare åtgärder. ECAA uppmanas att tillhandahålla kommissionen information om förfarandet

för och resultatet av omcertifieringen före det att ett drifttillstånd utfärdas till detta lufttrafikföretag.

Iran Air

- (41) I enlighet med förordning (EG) nr 715/2008 fortsatte medlemsstaterna att kontrollera att Iran Air uppfyller gällande säkerhetsnormer genom regelbundna rampinspektioner av dess luftfartyg som landade på Europeiska unionens flygplatser. Under 2009 rapporterade Österrike, Frankrike, Tyskland, Sverige, Italien och Förenade kungariket att sådana inspektioner genomförts. Resultatet av inspektionerna visade att efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer väsentligt försämrats under årets lopp.
- (42) Kommissionen begärde in information från de behöriga myndigheterna och lufttrafikföretaget för att kunna kontrollera hur de konstaterade bristerna åtgärdats. Lufttrafikföretaget Iran Air överlämnade en handlingsplan i februari 2010 i vilken man tillstod bristerna i den tidigare handlingsplanen, redogjorde för orsakerna och fastställde särskilda åtgärder för att ta itu med de konstaterade bristerna.
- (43) Den information som lämnats av de behöriga myndigheterna i Iran (CAO-IRI), som är tillsynsmyndighet för Iran Air, gav vid handen att man inte kunde visa att effektiva åtgärder vidtagits för att åtgärda de brister som konstaterats i samband med de rampinspektioner som genomförts inom ramen för SAFA-programmet. Dessutom kunde CAO-IRI inte visa att lämpliga åtgärder vidtagits för att ta itu med det anmärkningsvärt stora antalet olyckor som drabbat luftfartyg som är registrerade i Iran och som används av lufttrafikföretag som är certifierade av CAO-IRI.
- (44) Vidare överlämnade CAO-IRI dokumentation i februari 2010 som uppvisade brister i fråga om Iran Airs uppföljning av de brister som påpekats på områdena underhåll och flyginspektioner och avsaknad av ett effektivt system för att åtgärda allvarliga brister som tidigare påpekats. De uppgifter om olyckor och incidenter som CAO-IRI tillhandahållit visar dessutom på ett stort antal allvarliga händelser med Iran Airs luftfartyg under de gångna 11 månaderna. I mer än hälften av fallen var luftfartyg av typen Fokker 100 inblandade. I dokumentationen fanns inga bevis för att CAO-IRI skulle ha vidtagit några uppföljande åtgärder.
- (45) I mars 2010 lämnade CAO-IRI information som visade att inspektioner genomförts för att kontrollera Iran Airs efterlevnad av underhållskraven. Det konstaterades problem med översynen av motorerna och tillsynen av att lufttrafikföretagets kvalitetssystemet fungerar effektivt.

⁽¹⁾ Italiens civila luftfartsmyndigheter (ENAC) informerade Midwest Airlines den 5 februari 2010 om dessa säkerhetsbrister, vilket ledde till att man återkallade tillståndet att genomföra flygningen.

- (46) Vid ett möte i flygsäkerhetskommittén den 17 mars 2010 meddelade lufttrafikföretaget att normerna hade försämrats. Samtidigt bekräftade man att ett kontrollcentrum för underhåll och en instans för översyn av underhållet inrättats för att åtgärda luftvärdighetsproblemen, att man förbättrat säkerhetsutbildning inom företagets samtliga avdelningar, att effektiviteten inom avdelningen för säkerhet och kvalitetssäkring förbättrats och att man inrättat säkerhetskommittéer i företagets avdelningar. Vidare hade man påbörjat en omfattande översyn av företagsstrukturen i syfte att förbättra företagets möjligheter att garantera en säker verksamhet. De rampinspektioner som utförts hos Iran Air sedan februari 2010 visar klart förbättrade resultat.
- (47) Med beaktande av den senaste tidens avsevärda förbättringar när det gäller SAFA-resultaten, Iran Airs medgivanden av behovet av förbättringar samt de åtgärder som företaget vidtagit för att åtgärda de säkerhetsbrister som konstaterats anser kommissionen att flygningar med luftfartyget Fokker 100 till Europeiska unionen bör inställas på grund av det stora antalet incidenter som detta luftfartyg varit inblandad i. När det gäller övriga luftfartygstyper som ingår i Iran Airs flotta (ansökan från CAO/IRI av den 10 mars 2010) och som omfattar Boeing 747, Airbus A300, A310 och A320 bör deras luftfartsverksamhet inte tillåtas överstiga nuvarande nivå (frekvens och destinationer) fram till dess att kommissionen fastställer att det finns styrkta bevis för att de säkerhetsbrister som konstaterats åtgärdats på ett tillfredsställande sätt.
- (48) Med hänvisning till dessa orsaker konstateras, på grundval av de gemensamma kriterierna, att Iran Air bör föras upp i bilaga B och tillåtas att bedriva flygverksamhet till Europeiska unionen enbart under förutsättning att verksamheten begränsar sig till nuvarande nivå (frekvenser och destinationer) och med de luftfartyg som är i drift idag. Vidare bör luftfartyg av typen Fokker 100 inte tillåtas bedriva verksamhet inom Europeiska unionen.
- (49) Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka Iran Airs resultat. Medlemsstaterna kommer att genom utökade rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Kommissionen avser att i samarbete med medlemsstaterna och EASA kontrollera att de åtgärder som CAO/IRI och Iran Air anmält genomförs på ett tillfredsställande sätt genom att göra besök på platsen inför nästa möte i flygsäkerhetskommittén.
- Lufttrafikföretag från Sudan**
- (50) Sudans tillsynsmyndighet (SCAA) har visat att de inte är i stånd att åtgärda de allvarliga brister som konstaterats i samband med ICAO:s USOAP-granskning av Sudan som genomfördes i november 2006. SCAA meddelade kommissionen i mars 2008 att man på områdena drift, luftvärdighet och certifiering av personal åtgärdat eller tagit itu med alla stora och allvarliga brister. I december 2009 meddelade SCAA kommissionen att 70 % av USOAP-bristerna åtgärdats i enlighet med ICAO-rekommendationerna.
- (51) Den information som SCAA tillhandahöll kommissionen i december 2009 och i mars 2010 gav emellertid vid handen att ett stort antal brister inte hade åtgärdats eller att det sätt på vilket bristerna åtgärdats inte varit effektiva. Detta gällde framför allt utbildade och kvalificerade flyginspektörer och garantin för att lufttrafikföretaget har en godkänd handbok för utbildning.
- (52) Strax före den olyckan med Boeing 707, registrering ST-AKW, konstaterades dessutom i samband med en inspektion som utfördes av SCAA i oktober 2009 av Azza Air Transport att lufttrafikföretaget inte hade genomfört omfattande säkerhetsåtgärder när det gällde utbildningen, en stor brist som konstaterats vid ICAO-inspektionen. SCAA bekräftade att man hade förnyat drifttillståndet varje år sedan det utfärdats för första gången 1996.
- (53) Den 10 december 2009 informerade SCAA även kommissionen om att det drifttillstånd som lufttrafikföretaget Air West Company Ltd innehaft lämnats tillbaka i juli 2008 och att Air West Ltd således inte längre var en registrerad innehavare av drifttillstånd i Sudan. Med beaktande av att lufttrafikföretaget inte längre innehar ett drifttillstånd och att dess operativa licens således inte kan anses vara giltig konstateras på grundval av de gemensamma kriterierna att Air West Ltd inte längre är ett lufttrafikföretag.
- (54) Med hänvisning till att inga framsteg skett när det gäller genomförandet av avhjälpande åtgärder till följd av USOAP:s inspektion samt SCAA:s underlåtenhet att se till att de anmälda avhjälpande åtgärderna genomförs på ett effektivt sätt konstateras på grundval av de gemensamma kriterierna att SCAA inte kunnat visa att man kan genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsnormerna, och följaktligen bör samtliga lufttrafikföretag som certifierats i Sudan beläggas med verksamhetsförbud och föras upp i bilaga A.

Luftrafikföretag från Albanien

- (55) I anslutning till översynen av läget hos Albanian Airlines MAK i november 2009 och i enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1144/2009⁽¹⁾ fick EASA i uppdrag att genomföra en omfattande standardiseringsinspektion i Albanien, vilken ägde rum i januari 2010. Den slutgiltiga inspektionsrapporten, som offentliggjordes den 7 mars 2010, avslöjade allvarliga brister inom alla områden som varit föremål för inspektionen: 13 brister avseende efterlevnaden konstaterades i fråga om luftvärdigheten, däribland 6 säkerhetsrelaterade; 13 brister avseende efterlevnaden konstaterades i fråga om licenser och hälsokraven, däribland 3 säkerhetsrelaterade; 9 brister avseende efterlevnaden konstaterades i fråga om flygverksamheten, däribland 6 säkerhetsrelaterade. Därutöver konstaterades en överhängande säkerhetsrisk avseende det drifttillstånd som innehas av en av de två drifttillståndsinnehavarna. Säkerhetsrisken åtgärdades under inspektionen genom att DGCA vidtog en omedelbar avhjälpande åtgärd.
- (56) De behöriga myndigheterna i Albanien (DGCA) uppmanades att rapportera till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 18 mars 2010.
- (57) Flygsäkerhetskommittén noterade att de behöriga myndigheterna i Albanien (DGCA) redan lagt fram en handlingsplan för EASA. DGCA uppmanas att se till att handlingsplanen kan godtas av EASA och att nödvändiga åtgärder vidtas så att handlingsplanen genomförs på ett effektivt sätt samt att prioritet ges åt att åtgärda de brister som konstaterats av EASA, vilka skapar betänkligheter i fråga om säkerheten om de inte åtgärdas omedelbart.
- (58) Med hänvisning till att det är nödvändigt att snarast åtgärda säkerhetsbristerna i Albanien och att DGCA inte vidtagit omfattande och effektiva åtgärder kommer kommissionen att bli nödsakad att utöva sina skyldigheter i enlighet med artikel 21 i det multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Kroatien, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Rumänien, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luft- rum (ECAA-avtalet) utan att det påverkar några åtgärder som föreskrivs i förordning (EG) nr 2111/2005.

Luftrafikföretag från Angola

TAAG Angolan Airlines

- (59) TAAG Angolan Airlines tillåts bedriva verksamhet i Portugal enbart med luftfartyg av typen Boeing 777-

200 med registrering D2-TED, D2-TEE, D2-TEF samt med fyra luftfartyg av typen Boeing B-737-700 med registrering D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ under de förutsättningar som fastställs i skäl 88 i förordning (EG) nr 1144/2009⁽²⁾. Kommissionen uppmanade de behöriga myndigheterna i Angola (INAVIC) att lämna information om tillsynen av luftrafikföretaget TAAG Angola Airlines, i synnerhet när det gäller den ökade kontrollen av flygningar till Portugal och resultatet av detta.

- (60) INAVIC informerade flygsäkerhetskommittén om att man ytterligare befäst den fortlöpande tillsynen av TAAG Angolan Airlines. 34 planerade inspektioner av luftrafikföretaget utfördes under 2009. Vidare har rampinspektioner kontinuerligt genomförts före varje flygning som luftrafikföretaget utfört till Europa.
- (61) TAAG Angolan Airlines begärde att få träffa flygsäkerhetskommittén för att informera om dagsläget, vilket skedde den 18 mars 2010. TAAG Angolan Airlines rapporterade att man i december 2009 återfått medlemskap i IATA och tillhandahöll kommittén omfattande information med redogörelse om de goda resultaten i samband med flygverksamheten till Lissabon och begärde med hänvisning till detta att få återuppta flygverksamheten till övriga EU-länder.
- (62) De behöriga myndigheterna i Portugal (INAC) lämnade en redogörelse för sin utvärdering av resultaten av de rampinspektioner som utförts hos TAAG Angolan Airlines efter det att flygverksamheten till Lissabon återupptogs. INAC rapporterade att cirka 200 inspektioner utförts sedan TAAG den 1 augusti 2009 återupptog flygverksamheten. INAC bekräftade att dessa inspektioner inte gav anledning till några farhågor i fråga om säkerheten och att INAC är fullt tillfredsställd med TAAG Angolan Airlines flygverksamhet till och från Lissabon och anser att man kan rekommendera att flygverksamheten utvidgas till att omfatta övriga EU-länder.
- (63) TAAG Angolan Airlines meddelade även att man gjort investeringar för att modernisera Boeing B737-200-flottan och installera EGPWS, ELT406, RVSM, dörrar mellan cockpiten och passagerarutrymmet, digital flygfärdskrivare och digital flygburen väderradarutrustning i enlighet med internationella säkerhetsnormer, men att detta arbete fortfarande pågår och ännu inte slutförts för hela Boeing B737-200-flottan. TAAG Angolan Airlines rapporterade även att man avsåg att successivt ta ur trafik luftfartyg av typen Boeing B747-300, framför allt på grund av lägre driftsäkerhet.

⁽¹⁾ Skälen 10–16 i förordning (EG) nr 1144/2009 av den 26 november 2009, EUT L 312, 27.11.2009, s. 17.

⁽²⁾ EUT L 312, 27.11.2009, s. 24.

(64) På grundval av de gemensamma kriterierna och med beaktande av rekommendationerna enligt punkt 624 samt de positiva resultaten av rampinspektionerna av TAAG Angolan Airlines luftfartyg konstateras att TAAG även fortsättningsvis bör föras upp i bilaga B när det gäller de tre luftfartygen av typen Boeing B777 med registrering D2-TED, D2-TEE och D2-TEF samt de fyra luftfartygen av typen Boeing B737-700 med registrering D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ samt att de nuvarande begränsningarna som innebär att dessa luftfartyg endast får utföra flygningar till Lissabon bör hävas. Lufttrafikföretagets flygverksamhet till Europeiska unionen bör dock bli föremål för lämpliga kontroller för att säkerställa att gällande säkerhetsnormer följs genom att prioritera regelbundna rampinspektioner av dess luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Den övergripande säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag från Angola

(65) INAVIC rapporterade att ytterligare framsteg gjorts när det gäller att åtgärda de brister som återstod efter EU:s senaste kontrollbesök i juni 2009. INAVIC har framför allt uppdaterat Angolas bestämmelser om luftfartssäkerhet på grundval av de senaste ändringarna i ICAO-normerna, konsoliderat sitt tillsynsprogram och anställt ytterligare två kvalificerade flyginspektörer.

(66) INAVIC har även rapporterat framsteg när det gäller omcertifiering av angolanska lufttrafikföretag. Detta förfarande förväntas vara slutfört i slutet av 2010, vilket är den tidpunkt då INAVIC uppgett att dessa luftfartygs verksamhet ska inställas om de inte omcertifierats i enlighet med Angolas bestämmelser om luftfartssäkerhet. Bortsett från TAAG Angolan Airlines har inget annat lufttrafikföretag omcertifierats ännu.

(67) INAVIC har rapporterat att man i samband med omcertifieringen vid tillsynen konstaterat att vissa luftfartyg var behäftade med säkerhetsbrister och att gällande säkerhetsföreskrifter inte följdes, vilket resulterat i att INAVIC vidtagit lämpliga verkställighetsåtgärder. Air Geminis drifttillstånd återkallades således i december 2009 och drifttillstånden för PHA och SAL återkallades i februari 2010. Drifttillstånden för Giraglobo, Mavewa och Airnave återkallades i februari 2010. INAVIC lade dock inte fram några bevis för att man återkallat dessa tillstånd.

(68) Kommissionen uppmanar INAVIC att beslutsamt fortsätta omcertifieringen av de angolanska lufttrafikföretagen med beaktande av eventuella säkerhetsbrister som konstateras i samband med detta förfarande. På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras att övriga lufttrafikföretag som faller under INAVIC:s ansvars-

område – Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair, Sonair, Air Gemini, PHA, SAL – även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Ryssland

(69) Den 19 februari 2010 meddelade de behöriga myndigheterna i Ryssland kommissionen om att de ändrat sitt beslut av den 25 april 2008, vilket resulterade i att 13 ryska lufttrafikföretag inte tilläts att bedriva flygverksamhet till Europeiska unionen. Dessa luftfartyg var inte utrustade för internationella flygningar enligt ICAO-normerna (saknade TAWS/E-GPWS) och/eller deras luftvärldighetscertifikat hade gått ut och/eller förnyats.

(70) Enligt det nya beslutet får följande luftfartyg inte flyga till, inom eller från Europeiska unionen:

a) Aircompany Yakutia: 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 och RA-85682.

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: Luftfartyg av typen TU-154M RA-85682 tidigare på Krasnoyarsky Airlines drifttillstånd, vilket drogs in 2009, används nu av ett annat lufttrafikföretag som är certifierat i Ryssland.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: 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 lufttrafikföretag.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (luftfartyg RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 och RA-85432 är för närvarande inte i trafik av finansiella skäl).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, 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-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, och RA-65977; luftfartygen RA-65143 och RA-65916 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; alla (1) TU-134B: RA-65726; alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (för närvarande inte i trafik av finansiella skäl), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 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 RA-46267 och RA-47289 och luftfartyg av typen AN-24RV RA-46509, RA-46519 och RA-47800 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, luftfartyg RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65555 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; TU-214: RA-64504 och RA-64505 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Ilyushin IL-18: RA-75454 och RA-75464 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 och RA-88200 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

Yemenia Yemen Airways

(71) EASA och medlemsstaterna har i enlighet med förordning (EG) nr 1144/2009 i december 2009 utfört ett besök på plats i Jemen för att kontrollera säkerhetssituationen i Yemenia i syfte att bedöma hur väl företaget uppfyller internationella säkerhetsnormer och för att bedöma CAMA:s möjligheter att säkerställa tillsynen av den civila flygtrafiken i Jemen.

(72) Utvärderingen gav vid handen att CAMA är i stånd att utföra effektiv kontroll av Yemenia Yemen Airways och garantera att lufttrafikföretag, som CAMA utfärdar drifttillstånd till, kan säkerställa en säker flygverksamhet i enlighet med ICAO-normerna samt att Yemenia Yemen Airways omfattas en sådan kontroll och tillsyn som säkerställer att flygverksamheten sker i enlighet med de krav som fastställs i drifttillstånden.

(73) Med hänvisning till resultaten av kontrollbesöket föreligger det för närvarande således inget behov för ytterligare åtgärder. Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka detta lufttrafikföretags resultat och uppmärksamma myndigheterna i Jemen att fortsätta sina ansträngningar att utreda omständigheterna kring olyckan den 30 juni 2009 med Yemenia Yemen Airways flygning 626. Medlemsstaterna kommer att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg kontrollera att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Lufttrafikföretag från Republiken Filippinerna

(74) Det finns styrkta bevis för att de myndigheter i Filippinerna som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretag inte är i stånd att åtgärda säkerhetsbrister. Vidare finns det otillräckliga bevis för att ICAO:s gällande säkerhetsnormer och rekommendationer efterlevs av de lufttrafikföretag som certifierats i Filippinerna. Detta framgår av resultaten av den inspektion som ICAO genomfört i Filippinerna i oktober 2009 inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP) och av faktumet att de behöriga myndigheterna i Förenta staterna fortsatt att sänka Filippinernas säkerhetsstatus.

(75) Efter USOAP-inspektionen i Filippinerna i oktober 2009 underrättade ICAO alla stater som är anslutna till Chicago-konventionen om att det finns allvarliga säkerhetsbrister gällande säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag och luftfartyg som är registrerade i Filippinerna⁽¹⁾, och att 47 lufttrafikföretag i Filippinerna, däribland internationella företag, bedriver flygverksamhet med drifttillstånd som utfärdats enligt upphävida administrativa beslut. De behöriga myndigheterna i Filippinerna har inte tagit fram någon genomförande- eller övergångsplan för certifiering av återstående lufttrafikföretag i enlighet med den lagstiftning om civil luftfart som ersatte dessa administrativa beslut. De behöriga myndigheterna i Filippinerna har dessutom inte utfört några inspektioner av lufttrafikföretag på över ett år. De avhjälpande åtgärder som dessa myndigheter lagt fram för ICAO ansågs inte vara tillräckliga för att råda bot på detta allvarliga säkerhetsproblem, som fortfarande är olöst.

⁽¹⁾ ICAO:s påpekande OPS/01.

- (76) Vidare fortsätter Förenta staternas transportministeriums federala luftfartsmyndighet (FAA) att klassificera Filippinernas säkerhetsnivå i kategori två inom ramen för sitt IASA-program, vilket visar att Filippinerna inte efterlever ICAO:s internationella säkerhetsnormer.
- (77) De allvarliga säkerhetsbrister som ICAO offentliggjort visar att den avhjälpande handlingsplan som lades fram för kommissionen den 13 oktober 2008 ⁽¹⁾ av de filippinska myndigheterna, och som skulle ha slutförts den 31 mars 2009, inte har uppfyllts och att de behöriga myndigheterna i Filippinerna inte varit i stånd att genomföra handlingsplanen inom angiven tidsram.
- (78) Med anledning av de allvarliga säkerhetsbrister som ICAO påpekat har kommissionen fortsatt samråden med de behöriga myndigheterna i Filippinerna och framfört sina allvarliga betänkligheter i fråga om säkerheten när det gäller den verksamhet som bedrivs av samtliga lufttrafikföretag som är licensierade i detta land. Kommissionen har också begärt klarlägganden i fråga om de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna i Filippinerna för att åtgärda de konstaterade säkerhetsbristerna.
- (79) De behöriga myndigheterna i Filippinerna (CAAP) överlämnade dokumentation under perioden januari–mars 2010 men lämnade inte alla begärda uppgifter, i synnerhet bevis för att säkerhetsbristerna åtgärdats på ett tillfredsställande sätt.
- (80) CAAP utfrågades av flygsäkerhetskommittén den 18 mars 2010 och bekräftade att 20 lufttrafikföretag fortsätter att bedriva verksamhet med drifttillstånd som utfärdats enligt de upphävda administrativa besluten fram till omcertifieringen eller senast till den 1 december 2010. Dessa lufttrafikföretag är följande: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc. Vidare medgav CAAP att ett stort antal av dessa lufttrafikföretag fortsätter att bedriva flygverksamhet med ogiltiga drifttillstånd enligt bestämmelser om tillfälliga undantag enligt vilka det inte krävs ett sådant drifttillstånd. Bland annat fortsätter lufttrafikföretaget Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. att bedriva internationell fraktverksamhet med stora luftfartyg av typen Boeing B727 trots att dess drifttillstånd, som utfärdades den 31 mars 2008 enligt de upphävda administrativa besluten, löpte ut den 30 mars 2009. Detta sker med hänvisning till ett undantag från kravet på innehav av drifttillstånd som utfärdades den 16 december 2009 för en period på högst 90 dagar och som löper ut den 16 mars 2010. CAAP kunde inte bekräfta att detta lufttrafikföretag hade upphört med sin flygverksamhet den 18 mars 2010.
- (81) CAAP meddelade att följande nio drifttillstånd hade löpt ut eller inte hade förnyats: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. och Yokota Aviation Corp. Emellertid kunde CAAP inte lägga fram bevis för att dessa lufttrafikföretags drifttillstånd hade återkallats och att dessa lufttrafikföretag således inte längre existerar.
- (82) CAAP uppgav att man inlett ett omcertifieringsförfarande i början av 2009 och att 21 lufttrafikföretag redan hade certifierats i enlighet med lagstiftningen om civil luftfart som trädde i kraft 2008. Dessa lufttrafikföretag är följande: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. Emellertid kunde CAAP inte lägga fram några bevis för att detta omcertifieringsförfarande är hållbart. CAAP kunde inte tillhandahålla fullständig dokumentation för alla dessa lufttrafikföretag eftersom det i de drifttillstånd som lades fram för följande omcertifierade lufttrafikföretag inte fanns något nummer eller någon registrering: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'sn Inc., Misibis Aviation och Development Corp. CAAP kunde inte heller ge några upplysningar om inspektion före certifieringen eller bevisa att man genomfört tillräckliga inspektioner av lufttrafikföretagens verksamhet och underhåll före omcertifieringen för att visa att de godkända handböckerna användes på ett effektivt sätt och att dessa lufttrafikföretags verksamhet och underhåll uppfyller tillämpliga säkerhetsnormer. CAAP kunde inte heller visa att lämplig kontroll utförts efter certifieringen eftersom det inte fastställdes något datum för detta i de tillsynsplaner för luftvärdighet och licensiering för 2010 som lagts fram.
- (83) Philippines Airlines begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde den 18 mars 2010. Lufttrafikföretaget redogjorde för sin verksamhet och det omcertifieringsförfarande man genomgått under 2009 fram till dess att det nya drifttillståndet utfärdades den 9 oktober 2009 som bekräftar överensstämmelse med den lagstiftning om civil luftfart

⁽¹⁾ Skäl 16 i förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008, EUT L 306, 15.11.2008, s. 49.

som trädde i kraft 2008. Lufttrafikföretaget redogjorde för den kontroll som utförts före omcertifieringen och bekräftade att man inriktade sig på att se över och godkänna nya handböcker och nya förfaranden. Philippines Airlines angav även att CAAP inte utfört någon omfattande inspektion på plats före omcertifieringen och att CAAP ännu inte hade kontrollerat verksamheten men att en sådan inspektion skulle utföras senare. Philippines Airlines uppgav att företaget inte bedriver någon flygverksamhet till Europeiska unionen och påpekade att deras flygverksamhet till Förenta staterna är begränsad på grund av att Filippinernas säkerhetsnivå ytterligare sänkts av FAA och att lufttrafikföretaget inte får bedriva flygverksamhet på ytterligare sträckor eller använda andra luftfartyg på de sträckor på vilka de för närvarande bedriver flygverksamhet.

- (84) Cebu Pacific Airlines begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén, vilket skedde 18 mars 2010. Lufttrafikföretaget redogjorde för sin verksamhet och det omcertifieringsförfarande man genomgått under 2009 fram till dess att det nya drifttillståndet utfärdades 25 november 2009 som bekräftar överensstämmelse med den lagstiftning om civil luftfart som trädde i kraft 2008. Lufttrafikföretaget redogjorde för den kontroll som utförts före omcertifieringen och bekräftade särskilt att det tillstånd som man erhållit innehåller ett nytt tillstånd för att transportera farligt gods trots att CAAP inte har utfört någon kontroll på detta område. Lufttrafikföretag uppgav dock att man frivilligt avstod från att göra bruk av detta tillstånd. Cebu Pacific bekräftade även att man på grund av att FAA sänkt Filippinernas säkerhetsnivå inte hade tillstånd att bedriva flygverksamhet till Förenta staterna. Lufttrafikföretaget uppgav vidare att man inte hade för avsikt att bedriva flygverksamhet till EU.
- (85) Kommissionen är medveten om de ansträngningar som de två lufttrafikföretagen nyligen gjort för att tillhandahålla säker flygverksamhet och konstaterar att de infört interna åtgärder för att förbättra säkerheten. Kommissionen är beredd att genomföra ett besök hos dessa lufttrafikföretag tillsammans med medlemsstater och EASA för att kontrollera efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer.
- (86) Kommissionen är även medveten om de ansträngningar som de behöriga myndigheterna nyligen gjort för att reformera det civila luftfartssystemet i Filippinerna och om de åtgärder som vidtagits för att ta itu med de säkerhetsbrister som rapporterats av FAA och ICAO. I väntan på att man på ett effektivt sätt ska vidta erforderliga avhjälpande åtgärder för att ta itu med de allvariga säkerhetsbrister som ICAO påpekat anser kommissionen på grundval av de gemensamma kriterierna att de behöriga

myndigheterna i Filippinerna i dagsläget inte kan tillämpa och genomföra nödvändiga säkerhetsstandarder när det gäller de lufttrafikföretag som faller under deras myndighetskontroll. Följaktligen bör samtliga lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna omfattas av verksamhetsförbud och föras upp i bilaga A.

- (87) Kommissionen anser dock att de nyligen genomförda förändringarna i CAAP:s ledning och de omedelbara konkreta åtgärder som den nya ledningen vidtagit, däribland anställning av 23 kvalificerade inspektörer som del av ett omfattande tekniskt bistånd från ICAO, är ett tydligt tecken på Filippinernas vilja att snabbt åtgärda de säkerhetsbrister som konstaterats av FAA och ICAO och skapa goda förutsättningar för att man snarast ska kunna komma till rätta med dess brister. Kommissionen är villig att stödja Filippinerna i dess ansträngningar genom ett kontrollbesök, som inkluderar lufttrafikföretagens säkerhetsresultat, för att ta itu med de allvariga säkerhetsbristerna.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

- (88) 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 26 november 2009 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen bör vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).
- (89) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Bilaga A ska ersättas med bilaga A till denna förordning.
2. Bilaga B ska ersättas med bilaga B till denna förordning.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 30 mars 2010.

*För kommissionen,
på ordförandens vägnar
Siim KALLAS
Vice ordförande*

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT VERKSAMHETSFÖRBUD I GEMENSKAPEN ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänd	VRB	Republiken Rwanda
Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	015	Okänd	Republiken Angola
AIR26	004	DCD	Republiken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	003	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ALADA	005	RAD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	011	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
PHA	019	Okänd	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Okänd	Republiken Angola
SAL	013	Okänd	Republiken Angola
SERVISAIR	018	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	014	SOR	Republiken Angola

⁽¹⁾ 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.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive		—	Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Okänd	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänd	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Ej tillämpligt	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Okänd	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i Demokratiska republiken Kongo (RDC), inklusive		—	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/051/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/031/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/028/08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	Okänd	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
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Okänd	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	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänd	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 hemmstat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndighet, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänd	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	ingen uppgift	Ekvatorialguinea
GETRA – GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	ingen uppgift	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänd	Okänd	Ekvatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, och Ekspres Transportasi Antarbenua, inklusive,			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänd	Republiken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Okänd	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
EASTINDO	135-038	Okänd	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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänd	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänd	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla luftrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, som uppförts i bilaga B, inklusive,			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AEROPRAKT KZ	Okänd	APK	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiken Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR FLAMINGO	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Okänd	AKS	Republiken Kazakstan
ALMATY AVIATION	Okänd	LMT	Republiken Kazakstan
ARKHABAY	Okänd	KEK	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	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiken Kazakstan
BERKUT KZ	Okänd	Okänd	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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Okänd	KZE	Republiken Kazakstan
FENIX	Okänd	Okänd	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
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänd	KKA	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	Okänd	KZS	Republiken Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiken Kazakstan
NAVIGATOR	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänd	KOV	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
SALEM AIRCOMPANY	Okänd	KKS	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
SAMAL AIR	Okänd	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	Okänd	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiken Kazakstan
SKYSERVICE	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
TYAN SHAN	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänd	JTU	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänd	RZU	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänd	Okänd	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndighet, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	Okänd	AAZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (F.D. BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiken Kirgizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republiken Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republiken Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter		—	Liberia
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndighet, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänd	Republiken Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänd	Republiken Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Okänd	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndighet, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Okänd	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
BEACON	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Okänd	Republiken Filippinerna
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Okänd	Republiken Filippinerna
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM AERO	4AN2000001	Okänd	Republiken Filippinerna
CORPORATE AIR	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Okänd	Republiken Filippinerna
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Okänd	Republiken Filippinerna
HUMA CORPORATION	2009014	Okänd	Republiken Filippinerna
INAEK AVIATION CORP.	4AN2002004	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	Okänd	Republiken Filippinerna
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Okänd	Republiken Filippinerna
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Okänd	Republiken Filippinerna
WORLD AVIATION, CORP	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOKOTA AVIATION, INC.	Okänd	Okänd	Republiken Filippinerna
ZENITH AIR, INC.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Okänd	Republiken Filippinerna
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive	—	—	São Tomé och Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé och Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé och Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Okänd	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé och Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Okänd	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierras Leones tillsynsmyndighet, inklusive	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänd	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänd	DTY	Sierra Leone

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
HEAVYLIFT CARGO	Okänd	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänd	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänd	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänd	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänd	Okänd	Sierra Leone
Alla luftrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Sudan
SUDAN AIRWAYS	Okänd		Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	Okänd		Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	Okänd		Republiken Sudan
ATTICO AIRLINES	Okänd		Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Okänd		Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Okänd		Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänd		Republiken Sudan
BADER AIRLINES	Okänd		Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	Okänd		Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Okänd		Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Okänd		Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Okänd		Republiken Sudan
Alla luftrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndighet, inklusive	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänd	SZL	Swaziland
Alla luftrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I GEMENSKAPEN ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Driftstillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luftfartygstyp begränsad	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Tu 204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50; 1 luftfartyg av typen Falcon 900;	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republiken Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: 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 förutom: 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 förutom: Hela flottan förutom: LET 410 UVP	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336)	Komorererna
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP	Republiken Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A300, 4 luftfartyg av typen A310, 9 luftfartyg av typen B747, 1 aircraft B737, 6 luftfartyg av typen A320	Hela flottan förutom: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Islamiska republiken Iran

⁽¹⁾ 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.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Driftstillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Luftfartygstyp begränsad	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger; CL601 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraina	Hela flottan förutom ett luftfartyg av typen MD-83	Hela flottan förutom: UR-CFF	Ukraina

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

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

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

(⁴) Iran Air får endast flyga till Europeiska unionen med specifika luftfartyg i enlighet med skälen 49 och 50 denna förordning.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 274/2010**av den 30 mars 2010****om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den
22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisa-
tion av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser
för vissa jordbruksprodukter ("enda förordningen om de gemen-
samma organisationerna av marknaden")⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr
1580/2007 av den 21 december 2007 om tillämpningsföre-
skrifter för rådets förordningar (EG) nr 2200/96, (EG) nr
2201/96 och (EG) nr 1182/2007 avseende sektorn för frukt
och grönsaker⁽²⁾, 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 förord-
ning (EG) nr 1580/2007 ska fastställas i bilagan till den här
förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 31 mars 2010.

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

Utfärdad i Bryssel den 30 mars 2010.

*För kommissionen,
på ordförandens vägnar
Jean-Luc DEMARTY
Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling*

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾	Schablonvärde vid import
0702 00 00	IL	156,4
	JO	98,8
	MA	166,6
	TN	154,7
	TR	123,2
	ZZ	139,9
0707 00 05	JO	75,8
	MA	108,5
	TR	127,2
	ZZ	103,8
0709 90 70	MA	142,0
	TR	100,2
	ZZ	121,1
0805 10 20	EG	47,6
	IL	53,2
	MA	50,7
	TN	46,9
	TR	62,7
	ZZ	52,2
0805 50 10	EG	63,7
	IL	91,6
	MA	49,1
	TR	64,8
	ZA	71,7
	ZZ	68,2
0808 10 80	AR	80,6
	BR	89,2
	CA	74,4
	CL	94,4
	CN	95,2
	MK	23,6
	US	132,0
	UY	93,5
	ZA	92,9
	ZZ	86,2
0808 20 50	AR	78,4
	CL	150,4
	CN	35,0
	MX	100,0
	UY	106,8
	ZA	92,6
	ZZ	93,9

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

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 29 mars 2010

om medgivande av undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster när det gäller prospektering och exploatering av olje- och gasfyndigheter i England, Skottland och Wales

[delgivet med nr K(2010) 1920]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2010/192/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster ⁽¹⁾, särskilt artikel 30.5 och 30.6,

med beaktande av den ansökan som Shell U.K Limited (nedan kallat *Shell*) lämnat in per e-post den 15 oktober 2009,

efter samråd med rådgivande kommittén för offentlig upphandling, och

av följande skäl:

I. BAKGRUND

(1) Enligt artikel 27 i direktiv 2004/17/EG tilläts upphandlande enheter som prospekterar och exploaterar olja och gas i Förenade kungariket att tillämpa en alternativ ordning i stället för den gängse uppsättningen regler. Den alternativa ordningen medförde vissa skyldigheter avseende statistik och iakttagandet av principerna om icke-diskriminering och konkurrensutsatt upphandling när de upphandlar varor, byggentreprenader och tjänster, särskilt när det gäller de upplysningar som enheten ska lämna till de ekonomiska aktörerna om planerade upphandlingar.

(2) Mekanismen i artikel 30, som rör undantag från bestämmelserna i direktiv 2004/17/EG för vissa aktörer under

vissa omständigheter, gäller även de begränsade skyldigheter som avses i artikel 27 i detta direktiv.

(3) Den 15 oktober 2009 lämnade Shell, i enlighet med artikel 30.5 i direktiv 2004/17/EG, in en ansökan per e-post till kommissionen. I enlighet med artikel 30.5 första stycket upplyste kommissionen myndigheterna i Förenade kungariket om denna ansökan i en skrivelse av den 21 oktober 2009, som de brittiska myndigheterna besvarade per e-post den 16 november 2009. I ett e-postmeddelande av den 17 november 2009 begärde kommissionen dessutom kompletterande upplysningar från Shell som överlämnades i ett e-postmeddelande den 25 november 2009.

(4) Den ansökan som Shell lämnat in gäller prospektering och exploatering av olje- och gasfyndigheter i England, Skottland och Wales. I enlighet med tidigare beslut som kommissionen fattat i fråga om företagssammanslagningar ⁽²⁾ redogörs i ansökan för tre enskilda områden inom vilka Shell är verksamt.

a) Olje- och gasprospektering.

b) Produktion av olja.

c) Produktion av naturgas.

Vid tillämpningen av detta beslut menas med produktion även utveckling, dvs. uppbyggnad av erforderlig infrastruktur för framtida produktion (oljeplattformer, pipelines, terminaler osv.), vilket är i enlighet med ovan nämnda kommissionsbeslut.

⁽²⁾ Se kommissionens beslut 2004/284/EG av den 29 september 1999 om att förklara en koncentration förenlig med den gemensamma marknaden och EES-avtalet (ärende nr IV/M.1383 – Exxon/Mobil) (EUT L 103, 7.4.2004, s. 1) och senare beslut, exempelvis kommissionens beslut av den 3 maj 2007 om att förklara en företagskoncentration förenlig med den gemensamma marknaden (ärende nr IV/M.4545 – Statoil/Hydro) i enlighet med rådets förordning (EG) nr 139/2004.

⁽¹⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

II. RÄTTSLIG RAM

- (5) Enligt artikel 30 i direktiv 2004/17/EG ska kontrakt som syftar till att medge utförandet av en verksamhet som direktivet är tillämpligt på, inte omfattas av direktivet om den aktuella verksamheten i den medlemsstat där den utövas är direkt konkurrensutsatt på marknader med fritt tillträde. Bedömningen av om en verksamhet är direkt konkurrensutsatt grundas på objektiva kriterier som tar hänsyn till den berörda sektorns särskilda egenskaper. Tillträdet till marknaden betraktas som fritt om medlemsstaten har genomfört och tillämpar de relevanta bestämmelser i unionslagstiftningen genom vilka en viss sektor eller en del av en sådan konkurrensutsätts.
- (6) Eftersom Förenade kungariket har genomfört och tillämpar Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG av den 30 maj 1994 om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering samt undersökning och utvinning av kolväten⁽¹⁾, bör tillträdet till marknaden inte anses vara begränsat i enlighet med första stycket i artikel 30.3 i direktiv 2004/17/EG. Den direkta konkurrensutsattheten på en viss marknad bör bedömas på grundval av olika kriterier, varav inget i sig är utslagsgivande.
- (7) Vid bedömningen av huruvida berörda aktörer är direkt konkurrensutsatta på de marknader som berörs av detta beslut måste man beakta de viktigaste aktörernas marknadsandelar och koncentrationsgraden på dessa marknader. Eftersom villkoren är varierande för de verksamheter som omfattas av detta beslut ska en separat bedömning göras för varje enskild verksamhet/marknad.
- (8) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av konkurrensreglerna.

III. BEDÖMNING

- (9) Vart och ett av de tre verksamhetsområden som är föremål för denna ansökan (prospektering av olje- och gasfyndigheter, produktion av olja och produktion av gas) ansågs i de tidigare kommissionsbeslut som avses i skäl 4 utgöra separata produktmarknader. De bör därför prövas separat.

Olje- och gasprospektering

- (10) Enligt kommissionens praxis⁽²⁾ utgör prospektering av olje- och gasfyndigheter en enda produktmarknad eftersom det är omöjligt att initialt fastställa huruvida prospekteringen kommer att resultera i en olje- eller gasfyndighet. Det har vidare fastställts enligt samma sedan länge tillämpade kommissionspraxis att den geografiska omfattningen av denna marknad är global.

dighet. Det har vidare fastställts enligt samma sedan länge tillämpade kommissionspraxis att den geografiska omfattningen av denna marknad är global.

- (11) De marknadsandelar som innehas av de aktörer som aktivt bedriver prospekteringsverksamhet kan indelas i tre parametrar: investeringar, bevisade och sannolika reserver och förväntad produktion. Det har dock visat sig olämpligt att använda investeringar för att beräkna aktörers marknadsandelar på prospekteringsmarknaden. Anledningen är bland annat de betydande skillnaderna i storleken på de investeringar som är nödvändiga i olika geografiska områden. Det krävs exempelvis större investeringar för att prospektera olja och gas i Nordsjön än för prospektering i bland annat Mellanöstern.
- (12) Två andra parametrar har vanligtvis använts för att fastställa ekonomiska aktörers marknadsandelar inom denna sektor, nämligen deras andel i bevisade och sannolika reserver och förväntad produktion⁽³⁾.
- (13) Enligt uppgift uppgick de globala bevisade olje- och gasreserverna den 31 december 2008 till totalt 385 miljarder kubikmeter oljeekvivalenter (nedan kallade Sm^3 oljeekvivalenter)⁽⁴⁾. Shells andel uppgick till 1,759 miljarder Sm^3 oljeekvivalenter, vilket motsvarar en marknadsandel på 0,46 %. Den 1 januari 2009 uppgick den sammanlagda bevisade olje- och gasreserven i Storbritannien till cirka 0,88 miljarder Sm^3 oljeekvivalenter⁽⁵⁾, vilket motsvarar något mer än 0,22 %. Shells andel är ännu mindre. Enligt tillgängliga uppgifter finns det ett direkt samband mellan bevisade och sannolika reserver av olja och gas och förväntad framtida produktion. Det finns inget i de tillgängliga uppgifterna som tyder på att den marknadsandel som Shell innehar skulle förändras avsevärt om den skulle mätas i förväntad produktion i stället för i andelen av bevisade och sannolika reserver. I skälen 14 och 17 nedan redogörs för de marknadsandelar av produktionen av olja och produktionen av gas som Shell och dess huvudsakliga konkurrenter innehar. Med hänsyn till det samband som finns mellan bevisade och sannolika reserver och den faktiska produktionen kan dessa siffror även ses som en indikation på konkurrensläget på den berörda marknaden. Prospekteringsmarknaden är inte starkt koncentrerad. Utöver de statligt ägda företagen är det huvudsakligen två andra internationella vertikalt integrerade privata aktörer, kallade de "superstora" (BP och ExxonMobil), samt ett visst antal "stora" som präglar marknaden. Dessa faktorer utgör en indikation på direkt konkurrensutsättning.

⁽¹⁾ EGT L 164, 30.6.1994, s. 3.

⁽²⁾ Se framför allt beslutet i ärendet Exxon/Mobil och ett senare beslut: kommissionens beslut av den 19 november 2007 om att förklara en företagskoncentration förenlig med den gemensamma marknaden (ärende COMP/M.4934 – Kazmunaigaz/Rompetrol) i enlighet med rådets förordning (EG) nr 139/2004.

⁽³⁾ Se framför allt beslutet i ärendet Exxon/Mobil (skälen 25 och 27).

⁽⁴⁾ Se de uppgifter och källor som nämns i punkt 5.2.1, framför allt BP *Statistical Review of World Energy*, juni 2009, bilagan.

⁽⁵⁾ Det vill säga 0,34 triljoner Sm^3 gas, vilket motsvarar 0,34 miljarder Sm^3 oljeekvivalenter, och 3,4 tusen miljoner fat olja, vilket motsvarar 0,540 miljarder Sm^3 , som totalt blir 0,88 miljarder Sm^3 .

Oljeproduktion

- (14) Enligt etablerad kommissionspraxis⁽¹⁾ utgör utbyggnad och produktion av (rå)olja en separat produktmarknad med global geografisk spännvidd. Enligt uppgift⁽²⁾ uppgick 2008 den totala globala oljeproduktionen till 81 820 miljoner fat olja per dag. Samma år producerade Shell totalt 1 771 miljoner fat olja per dag, motsvarande en marknadsandel på 2,16 %. För att analysen ska bli korrekt är det viktigt att beakta koncentrationsgraden och den relevanta marknaden i dess helhet. Kommissionen konstaterar härvidlag att marknaden för råoljaproduktion kännetecknas av stora statsägda företag och två andra internationella vertikalt integrerade privata aktörer ("de superstora": BP och ExxonMobil vars respektive andelar av oljeproduktionen 2008 uppgick till 3,08 % och 2,32 %) samt ett visst antal "stora"⁽³⁾. Dessa faktorer ger vid handen att det finns ett flertal aktörer på marknaden som sannolikt på ett effektivt sätt konkurrerar med varandra.

Produktion av naturgas

- (15) I ett tidigare kommissionsbeslut⁽⁴⁾ om leverans i senare led av gas till slutanvändare har man gjort åtskillnad mellan gas med lågt värmevärde och gas med högt värmevärde. Kommissionen har även diskuterat huruvida man bör göra åtskillnad mellan flytande naturgas (LNG) och gas transporterad i pipeline⁽⁵⁾. I ett senare kommissionsbeslut⁽⁶⁾ som bland annat rör utbyggnad och produktion av gas lämnas dock frågan obesvarad huruvida det, med avseende på beslutet, finns separata marknader för gas med lågt värmevärde, gas med högt värmevärde och flytande gas eftersom detta, oavsett vilken definition man tillämpar, inte har någon betydelse för den slutgiltiga utvärderingen. Denna fråga kan även lämnas obesvarad i detta beslut av följande skäl:

— Shell producerar inte flytande gas (LNG).

— Shell U.K. Limited bedriver sin verksamhet i Storbritannien (Skottland, England och Wales), där spotmarknaden för gas, National Balancing Point, inte gör någon åtskillnad mellan lågt värmevärde och högt värmevärde. National Grid plc (den brittiska gasnätleverantören) ansvarar för att kontrollera kvaliteten på den gas som går in i nätet.

(1) Se framför allt beslutet i ärendet Exxon/Mobil och senare, ovan nämnda beslut avseende Kazmunaigaz/Rompetrol.
 (2) Se sidan 8 i *BP Statistical Review of World Energy*, juni 2009, som bifogas denna ansökan (nedan *BP:s statistik*).
 (3) De "storas" marknadsandelar är mindre än de "superstoras".
 (4) Kommissionens beslut 2007/194/EG av den 14 november 2006 om att förklara en företagskoncentration förenlig med den gemensamma marknaden och EES-avtalet (ärende COMP/M.4180 – Gaz de France/Suez) (EUT L 88, 29.3.2007, s. 47).
 (5) Se ovan nämnda beslut i ärendet Gaz de France/Suez.
 (6) Ovan nämnda beslut i ärendet Statoil/Hydro, punkt 12.

- (16) När det gäller den geografiska marknaden har man i tidigare kommissionsbeslut⁽⁷⁾ ansett att denna omfattas av det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och eventuellt Ryssland och Algeriet.
- (17) Den totala gasproduktionen i EU uppgick enligt uppgift⁽⁸⁾ till 190,3 miljarder Sm³ 2008 medan gasproduktionen i EES uppgick till 289,5 miljarder Sm³ under samma period. Shells produktion 2008 uppgick till 37,60 miljarder Sm³, vilket motsvarar en marknadsandel på 12,99 %. Produktionen i Ryssland och Algeriet uppgick 2008 till 601,7 miljarder Sm³ respektive 86,5 miljarder Sm³. Den totala produktionen i EES plus Ryssland och Algeriet uppgick således till totalt 976,7 miljarder Sm³ varav Shells andel utgjorde 3,85 %. Koncentrationen på marknaden för gasproduktion är låg med tanke på att de två superstora ExxonMobils och BP:s marknadsandelar uppgår till 10–20 % respektive 5–10 %, och att de stora Statoils och Totals marknadsandelar uppgår till 10–20 % respektive 5–10 %, samt att två andra viktiga statsägda företag, det ryska Gazprom och det algeriska Sonatrach (med marknadsandelar på 30–40 % respektive 10–20 %)⁽⁹⁾ är verksamma på marknaden. Dessa faktorer utgör en indikation på direkt konkurrensutsättning.

IV. SLUTSATSER

- (18) Med hänvisning till de omständigheter som granskats i skälen 5–17 bör villkoren för direkt konkurrensutsättning enligt artikel 30.1 i direktiv 2004/17/EG anses vara uppfyllda när det gäller följande tjänster i England, Skottland och Wales:
- olje- och gasprospektering,
 - produktion av olja,
 - produktion av naturgas.
- (19) Eftersom obegränsat tillträde till marknaden anses föreliggande bör direktiv 2004/17/EG inte gälla när upphandlande enheter tilldelar kontrakt för tjänster enligt a–c i skäl 18, som utförs i England, Skottland och Wales, och inte heller om projektävlingar organiseras för sådan verksamhet i dessa geografiska områden.
- (20) Detta beslut grundar sig på den rättsliga och faktiska situationen i oktober till december 2009 sådan den ter sig i ljuset av de uppgifter som lämnats av Shell och av myndigheterna i Förenade kungariket. Beslutet kan komma att ändras om betydande förändringar i den rättsliga och faktiska situationen skulle medföra att villkoren för tillämpning av artikel 30.1 i direktiv 2004/17/EG inte längre är uppfyllda.

(7) Se bland annat skäl 4.

(8) Se bland annat BP:s statistik, s. 24.

(9) Se beslutet i avseende Statoil/ Hydro.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2004/17/EG ska inte omfatta kontrakt som tilldelas upphandlande enheter och som avser genomförandet av följande tjänster i England, Skottland och Wales:

- a) olje- och gasprospektering,
- b) produktion av olja,
- c) produktion av naturgas.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.

Utfärdat i Bryssel den 29 mars 2010.

På kommissionens vägnar
Michel BARNIER
Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 29 mars 2010

om ändring av beslut 2003/135/EG vad gäller planerna för utrotning av och nödvaccination mot klassisk svinpest hos viltlevande svin i vissa områden av Nordrhein-Westfalen och Rheinland-Pfalz (Tyskland)

[delgivet med nr K(2010) 1931]

(Endast de franska och tyska texterna är giltiga)

(2010/193/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

viltlevande svin behöver därför inte längre tillämpas i dessa områden.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

(4) Beslut 2003/135/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

med beaktande av rådets direktiv 2001/89/EG av den 23 oktober 2001 om gemenskapsåtgärder för bekämpning av klassisk svinpest ⁽¹⁾, särskilt artikel 16.1 femte stycket och artikel 20.2 femte stycket, och

(5) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa.

av följande skäl:

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

(1) Kommissionens beslut 2003/135/EG av den 27 februari 2003 om godkännande av planerna för utrotning av klassisk svinpest och nödvaccination mot klassisk svinpest hos viltlevande svin i Tyskland i de federala delstaterna Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz och Saarland ⁽²⁾ antogs som en av en rad åtgärder för bekämpning av klassisk svinpest.

Artikel 1

Bilagan till beslut 2003/135/EG ska ersättas med texten i bilagan till det här beslutet.

Artikel 2

(2) Tyskland har informerat kommissionen om hur sjukdomen under den senaste tiden har utvecklats bland viltlevande svin i vissa områden av delstaterna Nordrhein-Westfalen och Rheinland-Pfalz.

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland och Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 29 mars 2010.

(3) Dessa uppgifter tyder på att man har lyckats utrota klassisk svinpest hos viltlevande svin i vissa områden i södra Rheinland-Pfalz och i Eifelregionen. Planerna för utrotning av och nödvaccination mot klassisk svinpest hos

På kommissionens vägnar

John DALLI

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 316, 1.12.2001, s. 5.

⁽²⁾ EUT L 53, 28.2.2003, s. 47.

BILAGA

"BILAGA

1. OMRÅDEN MED GÄLLANDE UTROTNINGSPLANER**A. I delstaten Rheinland-Pfalz**

- a) Kreis Altenkirchen och Kreis Neuwied.

- b) I Kreis Westerwald: kommunerna Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod och Westerburg, kommunen Höhr-Grenzhausen norr om motorväg A48, kommunen Montabaur norr om motorväg A3 och kommunen Wirges norr om motorvägarna A48 och A3.

- c) I Landkreis Südwestpfalz: kommunerna Thaleischweiler-Fröschen, Waldfishbach-Burgalben, Rodalben och Wallhalben.

- d) I Kreis Kaiserslautern: kommunerna Bruchmühlbach-Miesau söder om motorväg A6, Kaiserslautern-Süd och Landstuhl.

- e) Staden Kaiserslautern söder om motorväg A6.

B. I delstaten Nordrhein-Westfalen

- a) I Rhein-Sieg-Kreis: städerna Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg och Lohmar samt kommunerna Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck och Much.

- b) I Kreis Siegen-Wittgenstein: i kommunen Kreuztal orterna Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees och Mittelhees, i staden Siegen orterna Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birlenbach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eisern och Eiserfeld, kommunerna Freudenberg, Neunkirchen och Burbach, i kommunen Wilnsdorf orterna Rinsdorf och Wilden.

- c) I Kreis Olpe: i staden Drolshagen orterna Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth och Buchhagen, i staden Olpe orterna Olpe, Rhode, Saßmicke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen och Rüblinghausen, kommunen Wenden.

- d) I Märkischer Kreis: städerna Halver, Kierspe och Meinerzhagen.

- e) I staden Remscheid orterna Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchsholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld och Bergisch Born.

- f) I städerna Köln och Bonn kommunerna på höger sida av floden Rhen.

- g) Staden Leverkusen.

- h) Rheinisch-Bergischer Kreis.

- i) Oberbergischer Kreis.

2. OMRÅDEN DÄR NÖDVACCINATION TILLÄMPAS

A. I delstaten Rheinland-Pfalz

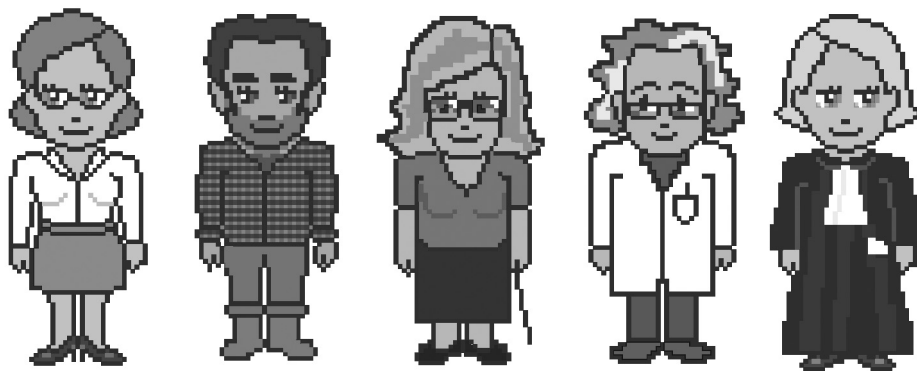
- a) Kreis Altenkirchen och Kreis Neuwied.
- b) I Kreis Westerwald: kommunerna Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod och Westerburg, kommunen Höhr-Grenzhausen norr om motorväg A48, kommunen Montabaur norr om motorväg A3 och kommunen Wirges norr om motorvägarna A48 och A3.
- c) I Landkreis Südwestpfalz: kommunerna Thaleischweiler-Fröschen, Waldfischbach-Burgalben, Rodalben och Wallhalben.
- d) I Kreis Kaiserslautern: kommunerna Bruchmühlbach-Miesau söder om motorväg A6, Kaiserslautern-Süd och Landstuhl.
- e) Staden Kaiserslautern söder om motorväg A6.

B. I delstaten Nordrhein-Westfalen

- a) I Rhein-Sieg-Kreis: städerna Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg och Lohmar samt kommunerna Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck och Much.
 - b) I Kreis Siegen-Wittgenstein: i kommunen Kreuztal orterna Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees och Mittelhees, i staden Siegen orterna Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birlebach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eisern och Eiserfeld, kommunerna Freudenberg, Neunkirchen och Burbach, i kommunen Wilnsdorf orterna Rinsdorf och Wilden.
 - c) I Kreis Olpe: i staden Drolshagen orterna Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth och Buchhagen, i staden Olpe orterna Olpe, Rhode, Saßmicke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen och Rüblinghausen, kommunen Wenden.
 - d) I Märkischer Kreis: städerna Halver, Kierspe och Meinerzhagen.
 - e) I staden Remscheid orterna Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchsholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld och Bergisch Born.
 - f) I städerna Köln och Bonn kommunerna på höger sida av floden Rhen.
 - g) Staden Leverkusen.
 - h) Rheinisch-Bergischer Kreis.
 - i) Oberbergischer Kreis.”
-

EU Book shop

Här finns alla
EU-publikationer
du vill ha!



bookshop.europa.eu

PRENUMERATIONSPRISER 2010 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 100 euro per år
<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	770 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	400 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	300 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

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*.

Cd-rom-format ersätts av dvd-format under 2010.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, 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

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>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

SV