KOMMISSIONENS BESLUT

av den 8 juni 2009

om den närmare tolkningen av luftfartsverksamhet enligt bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG

[delgivet med nr K(2009) 4293]

(Text av betydelse för EES)

(2009/450/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG [1], särskilt artikel 3b, och

av följande skäl:

(1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen [2] infördes luftfartsverksamhet i gemenskapens system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser.

(2) Definitionen av luftfartsverksamhet och särskilt undantagen i bilaga I till direktiv 2003/87/EG baseras i huvudsak på undantagen i kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster [3]; dessa undantag är förenliga med dem som tas upp i Eurocontrols system för undervägsavgifter.

(3) Tillägg 2 till de förfaranden för flygtrafiktjänst – flygledningstjänst (*Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management*) som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) [4] innehåller ICAO:s formulär för beskrivning av färdplan och instruktioner för hur formuläret ska fyllas i. Färdplanen kan användas för att identifiera de flygningar som omfattas av gemenskapens system.

(4) Tolkningen av luftfartsverksamhet enligt detta beslut bör ske i enlighet med kommissionens beslut 2007/589/EG av den 18 juli 2007 om riktlinjer för övervakning och rapportering av utsläpp av växthusgaser i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG [5].

(5) Tolkningen av allmän trafikplikt bör ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) [6].

(6) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté för klimatförändringar som avses i artikel 23 i direktiv 2003/87/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I bilagan till detta beslut beskrivs den närmare tolkningen av luftfartsverksamhet enligt bilaga I till direktiv 2003/87/EG.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdad i Bryssel den 8 juni 2009.

På kommissionens vägnar

Stavros DIMAS

Ledamot av kommissionen

---

[1] EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.
[2] EUT L 8, 13.1.2009, s. 3.
[3] EUT L 341, 7.12.2006, s. 3.
[4] PANS-ATM, dokument 4444.
[5] EUT L 229, 31.8.2007, s. 1.
[6] EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

BILAGA

Riktlinjer för den närmare tolkningen av luftfartsverksamhet enligt bilaga I till direktiv 2003/87/EG

1. DEFINITION AV LUFTFARTSVERKSAMHET

1. Med *flygning* avses en flygsträcka, dvs. en flygning eller serie av flygningar som påbörjas vid en plats där luftfartyget är parkerat och avslutas vid en plats där luftfartyget är parkerat.

2. Med *flygplats* avses ett angivet område på land eller vatten, inklusive byggnader, anläggningar och utrustning, som är avsett att helt eller delvis användas vid ett luftfartygs ankomst, avgång, markfärd eller rörelser längs vattenytan.

3. Luftfartygsoperatörer som utför en luftfartsverksamhet enligt bilaga I till direktiv 2003/87/EG omfattas av gemenskapens system oavsett om de är uppförda i den förteckning över luftfartygsoperatörer som kommissionen offentliggör i enlighet med artikel 18a.3 i direktiv 2003/87/EG.

2. TOLKNING AV UNDANTAGEN

4. I bilaga I till direktiv 2003/87/EG förtecknas under verksamhetskategorin luftfart de typer av flygningar som är undantagna från gemenskapens system.

2.1. **Undantag enligt led a**

5. Detta undantag ska tolkas uteslutande med utgångspunkt i flygningens ändamål.

6. Med den närmaste familjen avses enbart make/maka, partner som likställs med make/maka, barn och föräldrar.

7. Med regeringsministrar avses ledamöterna i regeringen enligt det berörda landets nationella officiella tidning. Ledamöter i ett lands regionala eller lokala regeringar omfattas inte av undantaget enligt detta led.

8. Med ett officiellt uppdrag avses ett uppdrag där den berörda personen agerar inom ramen för sin tjänsteutövning.

9. Flygningar för att positionera eller flytta ett luftfartyg omfattas inte av detta undantag.

10. Flygningar som av Eurocontrols undervägsavgiftskontor (*Central Route Charges Office – CRCO*) har identifierats som undantagna från undervägsavgifter enligt CRCO-undantagskod ”S” förutsätts vara flygningar som uteslutande utförs vid officiella uppdrag för transport av regerande monark och hans/hennes närmaste familj, statsöverhuvud, regeringschefer eller regeringsministrar, när detta styrks med en relevant uppgift i färdplanen.

2.2. **Undantag enligt led b**

2.2.1. *Flygningar för militära ändamål*

11. Med flygningar för militära ändamål avses flygningar som är direkt knutna till militär verksamhet.

12. Flygningar för militära ändamål som utförs av civilt registrerade luftfartyg omfattas inte av detta undantag. Inte heller flygningar för civila ändamål som utförs av militära luftfartyg undantas.

13. Flygningar med CRCO-undantagskod ”M” eller ”X” förutsätts vara undantagna flygningar för militära ändamål.

2.2.2. *Flygningar i tull- eller polistjänst*

14. Flygningar i tull- eller polistjänst som utförs av både civilt registrerade och militära luftfartyg är undantagna.

15. Flygningar med CRCO-undantagskod ”P” förutsätts vara undantagna flygningar i tull- eller polistjänst.

2.3. **Undantag enligt led c**

16. När det gäller nedanstående kategorier av flygningar omfattar undantaget flygningar för att positionera eller flytta luftfartyg och flygningar som enbart transporterar utrustning och personal direkt knuten till tillhandahållandet av tjänsten i fråga. Vidare görs ingen åtskillnad mellan offentligt finansierade eller privat finansierade flygningar.

2.3.1. *Flygningar i samband med eftersökning och räddning*

17. Med flygningar i samband med eftersökning och räddning avses flygningar som erbjuder eftersöknings- och räddningstjänster. Med eftersöknings- och räddningstjänster avses övervakning, kommunikation och samordning i samband med nödlägen och eftersöknings- och räddningsfunktioner, första hjälpen eller avtransport av sårade och sjuka, som finansieras med offentliga eller privata medel och som inbegriper medverkande luftfartyg, fartyg och andra fordon och anläggningar.

18. Flygningar med CRCO-undantagskod ”R” och flygningar som identifierats med ”STS/SAR” i fält 18 i färdplanen förutsätts vara undantagna flygningar i samband med eftersökning och räddning.

2.3.2. *Flygningar för brandbekämpning*

19. Med flygningar för brandbekämpning avses flygningar som enbart utförs för att tillhandahålla luftburen brandbekämpning, vilket innebär användning av luftfartyg och andra luftburna resurser för att bekämpa löpeld.

20. Flygningar som identifierats med ”STS/FFR” i fält 18 i färdplanen förutsätts vara undantagna flygningar för brandbekämpning.

2.3.3. *Humanitära flygningar*

21. Med humanitära flygningar avses flygningar som enbart utförs för humanitära ändamål och som transporterar hjälppersonal och förnödenheter som livsmedel, kläder, tillfälligt boende, medicinska och andra artiklar under eller efter en nödsituation eller katastrof, och flygningar för att evakuera personer från en plats där deras liv eller hälsa hotas av nödsituationen eller katastrofen till en fristad i samma stat eller en annan stat som erbjuder sig att ta emot dessa personer.

22. Flygningar med CRCO-undantagskod ”H” och flygningar som identifierats med ”STS/HUM” i fält 18 i färdplanen förutsätts vara undantagna humanitära flygningar.

2.3.4. *Ambulansflygningar*

23. Med ambulansflygningar avses flygningar som enbart syftar till att tillhandahålla akutsjukvård, där en omedelbar och snabb transport är väsentlig, genom att transportera medicinsk personal, medicinska förnödenheter, däribland utrustning, blod, organ och läkemedel, eller sjuka eller skadade personer och andra direkt involverade personer.

24. Flygningar som identifierats med ”STS/MEDEVAC” eller ”STS/HOSP” i fält 18 i färdplanen förutsätts vara undantagna ambulansflygningar.

2.4. **Undantag enligt led f**

25. Flygningar med CRCO-undantagskod ”T” och flygningar som identifierats med ”RMK/Training flight” i fält 18 i färdplanen förutsätts vara undantagna enligt led f.

2.5. **Undantag enligt led g**

26. När det gäller nedanstående kategorier av flygningar omfattas flygningar för att positionera eller flytta luftfartyg inte av undantaget.

2.5.1. *Flygningar som uteslutande genomförs i syfte att bedriva vetenskaplig forskning*

27. Enligt denna kategori undantas flygningar vars enda syfte är att bedriva vetenskaplig forskning. Forskningen måste bedrivas helt eller delvis under flygning för att undantaget ska gälla. Transport av vetenskapsmän eller forskningsutrustning räcker inte för att en flygning ska vara undantagen.

2.5.2. *Flygningar som uteslutande genomförs i syfte att kontrollera, testa eller certifiera luftfartyg eller utrustning, oberoende av om den är luftburen eller markbaserad*

28. Flygningar med CRCO-undantagskod ”N” och flygningar som identifierats med ”STS/FLTCK” i fält 18 i färdplanen förutsätts vara undantagna enligt led g.

2.6. **Undantag enligt led i (flygningar inom ramen för allmän trafikplikt)**

29. Undantaget för flygningar inom ramen för allmän trafikplikt som omfattar de yttersta randområdena ska tolkas som att det gäller de regioner som anges i artikel 299.2 i EG-fördraget, och gäller uteslutande flygningar inom ramen för allmän trafikplikt som omfattar ett yttersta randområde och flygningar mellan två yttersta randområden.

2.7. **Undantag enligt led j (regeln om minsta storlek)**

30. Alla operatörer av kommersiella lufttransporter måste inneha ett drifttillstånd enligt del I i bilaga 6 till Chicagokonventionen. Operatörer som saknar ett sådant tillstånd är inte ”operatörer av kommersiella lufttransporter”.

31. Vid tillämpningen av regeln om minsta storlek är kriteriet att vara kommersiell knutet till operatören och inte till flygningarna i fråga. Detta innebär i synnerhet att de flygningar som en kommersiell operatör genomför ska beaktas vid bedömningen av huruvida operatören överskrider eller underskrider undantagströsklarna, även om flygningarna inte görs mot ersättning.

32. Enbart flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats belägen på en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt ska beaktas vid bedömningen av huruvida luftfartygsoperatören överskrider eller underskrider undantagströsklarna enligt regeln om minsta storlek. Flygningar som undantas enligt leden a–j ska inte beaktas vid en sådan bedömning.

33. Flygningar som genomförs av en kommersiell luftfartygsoperatör som genomför färre än 243 flygningar per period under tre fyramånadersperioder i följd ska undantas. Fyramånadersperioderna är januari–april, maj–augusti och september–december. Vid bedömningen av huruvida luftfartygsoperatören överskrider eller underskrider undantagströsklarna enligt regeln om minsta storlek ska den lokala tidpunkten för en flygnings avgång avgöra till vilken fyramånadersperiod den flygningen ska hänföras.

34. En kommersiell operatör som genomför minst 243 flygningar per period ska omfattas av gemenskapens system under hela det kalenderår under vilket tröskeln på 243 flygningar uppnås.

35. En kommersiell operatör som genomför flygningar med en sammanlagd årlig utsläppsmängd på minst 10 000 ton per år ska omfattas av gemenskapens system för det kalenderår under vilket tröskeln på 10 000 ton uppnås.