

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

dell'8 giugno 2009

recante interpretazione particolareggiata delle attività aeree elencate nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

[notificata con il numero C(2009) 4293]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/450/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3 *ter*,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere l'attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra ⁽²⁾, ha incluso le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra.
- (2) La definizione delle attività di trasporto aereo e, in particolare, le esenzioni elencate nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE si fondano in gran parte sulle esenzioni contemplate dal regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea ⁽³⁾, esenzioni che sono conformi a quelle del sistema di tariffazione delle rotte di Eurocontrol (Eurocontrol Route Charges System).
- (3) L'appendice 2 delle procedure per i servizi di navigazione aerea — Gestione del traffico aereo adottate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) ⁽⁴⁾ descrive il modello del foglio del piano di volo e fornisce istruzioni sul modo con cui questo va compilato. Il piano di volo può essere utilizzato per determinare quali voli rientrino nella sfera di applicazione del sistema comunitario.

- (4) È opportuno che l'interpretazione dei termini «attività di trasporto aereo» di cui alla presente decisione avvenga in conformità con la decisione 2007/589/CE della Commissione, del 18 luglio 2007, che istituisce linee guida per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾.
- (5) È opportuno che l'interpretazione degli oneri di servizio pubblico avvenga in conformità con il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) ⁽⁶⁾.
- (6) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato per i cambiamenti climatici di cui all'articolo 23 della direttiva 2003/87/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'interpretazione particolareggiata delle attività di trasporto aereo elencate all'allegato I della direttiva 2003/87/CE è contenuta nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'8 giugno 2009.

Per la Commissione

Stavros DIMAS

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

⁽²⁾ GU L 8 del 13.1.2009, pag. 3.

⁽³⁾ GU L 341 del 7.12.2006, pag. 3.

⁽⁴⁾ PANS-ATM, Doc 4444.

⁽⁵⁾ GU L 229 del 31.8.2007, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

ALLEGATO

Linee guida per l'interpretazione particolareggiata delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE**1. DEFINIZIONE DI ATTIVITÀ DI TRASPORTO AEREO**

1. Per «volo» si intende un settore di volo, ossia un volo o una serie di voli che cominciano e terminano nell'area di parcheggio dell'aeromobile.
2. Per «aerodromo» si intende un'area definita a terra o sull'acqua, compresi gli edifici, le installazioni e le attrezzature adibite in tutto o in parte all'arrivo e alla partenza degli aeromobili e al loro movimento in superficie.
3. L'operatore aereo che effettua una delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I alla direttiva 2003/87/CE è soggetto alle disposizioni del sistema comunitario indipendentemente dal fatto che si trovi nell'elenco degli esercenti di aeromobili pubblicata dalla Commissione ai sensi dell'articolo 18 bis, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE.

2. INTERPRETAZIONE DELLE ESENZIONI

4. Nella categoria di attività «Trasporto aereo» l'allegato I della direttiva 2003/87/CE elenca le categorie di voli esentati dall'osservanza del sistema comunitario.

2.1. Esenzione di cui alla lettera a)

5. Quest'esenzione va interpretata in relazione allo scopo esclusivo del volo.
6. I «membri più prossimi della famiglia» comprendono esclusivamente il coniuge, il partner considerato equivalente al coniuge, i figli e i genitori.
7. I «ministri del governo» sono i membri del governo che figurano nella Gazzetta ufficiale del paese in questione. I membri di Governi locali o regionali di un determinato paese non beneficiano di quest'esenzione.
8. Il «viaggio ufficiale» è un viaggio nel quale la persona in questione agisce a titolo ufficiale.
9. I voli per il posizionamento o il trasferimento dell'aeromobile non beneficiano di quest'esenzione.
10. I voli che, secondo il servizio centrale delle tariffe di rotta di Eurocontrol (Central Route Charges Office) possono fruire dell'esenzione dalle tariffe di rotta (di seguito «Codice di esenzione CRCO») e che sono contrassegnate con «S», si considerano voli effettuati esclusivamente per il trasporto, in viaggio ufficiale, di un monarca regnante e dei membri più prossimi della sua famiglia, di capi di Stato, di capi di governo e di ministri del governo, a condizione che il loro status sia adeguatamente indicato nel piano di volo.

2.2. Esenzioni di cui alla lettera b)**2.2.1. Voli militari**

11. I «voli militari» sono quelli direttamente connessi all'effettuazione di attività militari.
12. I voli militari effettuati da aeromobili immatricolati come aeromobili civili non beneficiano dell'esenzione. Del pari, non beneficiano dell'esenzione di cui alla lettera b), i voli civili effettuati da aeromobili militari.
13. I voli recanti il codice di esenzione CRCO «M» o il codice «X» si considerano voli militari esentati.

2.2.2. Voli delle autorità doganali e di polizia

14. I voli delle autorità doganali e di polizia sono esentati indipendentemente dall'aeromobile civile o militare che li effettua.
15. I voli contrassegnati con codice di esenzione CRCO «P» sono considerati voli delle autorità doganali e di polizia esentati.

2.3. Esenzioni di cui alla lettera c)

16. In relazione alle categorie indicate in appresso, i voli per il posizionamento o il trasferimento dell'aeromobile e i voli che trasportano esclusivamente le attrezzature ed il personale direttamente connessi alla fornitura dei relativi servizi beneficiano dell'esenzione. Inoltre, queste esenzioni non fanno distinzione fra voli effettuati grazie all'uso di risorse pubbliche o private.

2.3.1. *Voli a fini di ricerca e soccorso*

17. I «voli effettuati a fini di ricerca e soccorso» sono i voli che offrono servizi di ricerca e di soccorso. Per «servizi di ricerca e soccorso» si intendono l'esecuzione di compiti di sorveglianza delle emergenze, di comunicazione, coordinamento e funzioni di ricerca e soccorso, la prestazione delle prime cure mediche, il trasporto di morti e feriti mediante l'uso di risorse pubbliche o private, anche con la cooperazione di aeromobili, navi e altri veicoli e installazioni.
18. I voli contrassegnati dal codice di esenzione CRCO «R» e i voli identificati come STS/SAR nel campo 18 del piano di volo si considerano voli di ricerca e soccorso esentati.

2.3.2. *Voli per attività antincendio*

19. Per «voli per attività antincendio» si intendono i voli effettuati esclusivamente per fornire servizi aerei antincendio, il che comporta l'impiego di aeromobili o di altre risorse aeree per combattere gli incendi.
20. I voli identificati come STS/FFR nel campo 18 del piano di volo sono considerati voli per attività antincendio esentati.

2.3.3. *Voli umanitari*

21. Per «voli umanitari» si intendono i voli effettuati esclusivamente per scopi umanitari, che trasportano personale e beni per fini umanitari (alimenti, indumenti, ripari, medicinali ed altri generi) durante o dopo una emergenza e/o una catastrofe e/o che vengono utilizzati per evacuare persone da un luogo in cui la loro vita o la loro salute sono minacciate da questa emergenza e/o calamità verso un luogo sicuro situato nello Stato membro o in un altro Stato membro che ha dichiarato la sua disponibilità a accogliere queste persone.
22. I voli contrassegnati dal codice di esenzione CRCO «H» e i voli identificati come STS/HUM nel campo 18 del piano di volo si considerano voli umanitari esentati.

2.3.4. *Voli per servizi medici di emergenza*

23. Per «servizi medici di emergenza» si intendono i voli che hanno lo scopo esclusivo di agevolare l'assistenza medica di emergenza, quando sia assolutamente necessario il trasporto rapido e immediato di personale medico, forniture mediche, compresi apparecchi, sangue, organi, medicinali o il trasporto di persone ferite o malate e di altre persone direttamente implicate.
24. I voli identificati come STS/MEDEVAC o STS/HOSP nel campo 18 del piano di volo sono considerati voli per servizi medici di emergenza esentati.

2.4. **Esenzione di cui alla lettera f)**

25. I voli contrassegnati dal codice di esenzione CRCO «T» e i voli identificati come RMK/«Training flight» nel campo 18 del piano di volo sono considerati voli esentati ai sensi della lettera f).

2.5. **Esenzione di cui alla lettera g)**

26. In relazione alle categorie di voli sotto elencate, i voli necessari per il posizionamento o il trasferimento dell'aeromobile non sono considerati esentati.

2.5.1. *Voli effettuati esclusivamente per fini di ricerca scientifica*

27. Sono esentati i voli che hanno lo scopo esclusivo di effettuare ricerche scientifiche. Per beneficiare dell'esenzione i lavori di ricerca scientifica devono essere effettuati in tutto o in parte durante il volo. Il trasporto di personale o di attrezzature scientifiche non è di per sé sufficiente ad esentare il volo.

2.5.2. *Voli effettuati esclusivamente allo scopo di verificare, collaudare o certificare aeromobili o apparecchiature sia a bordo che a terra*

28. I voli contrassegnati dal codice di esenzione CRCO «N» e i voli classificati come STS/FLTCK nel campo 18 del piano di volo si considerano esentati ai sensi della lettera g).

2.6. **Esenzione di cui alla lettera i) (oneri di servizio pubblico)**

29. L'esenzione per i voli effettuati nel quadro di oneri di servizio pubblico (OSP) con le regioni ultraperiferiche deve essere interpretata nel senso che si applica alle regioni elencate all'articolo 299, paragrafo 2 del trattato CE e comprende esclusivamente voli o OSP all'interno di una regione ultraperiferica e i voli che collegano due regioni ultraperiferiche.

2.7. Esenzione di cui alla lettera j) («regola de minimis»)

30. Tutti gli operatori di trasporto aereo commerciale devono essere in possesso di un certificato di operatore aereo (AOC) ai sensi della parte I dell'allegato 6 della Convenzione di Chicago. Gli operatori che non possiedono un siffatto certificato non possono considerarsi «operatori di trasporto aereo commerciale».
 31. Ai fini dell'applicazione della regola de minimis, il carattere «commerciale» si riferisce all'operatore e non ai voli in questione. Ciò significa, in particolare, che i voli effettuati da un operatore commerciale devono essere presi in considerazione per decidere se questo operatore si situa al di sopra o al di sotto delle soglie di esenzione, anche quando i voli in questione non sono effettuati a titolo oneroso.
 32. Per decidere se un operatore di trasporto aereo si situa al di sopra o al di sotto delle soglie di esenzione di cui alla regola de minimis si prendono in considerazione solamente i voli che partono da o arrivano a un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato. I voli esentati ai sensi delle lettere da a) a j) non sono presi in considerazione per questo scopo.
 33. Sono esentati i voli effettuati da un operatore di trasporto aereo commerciale che opera meno di 243 voli per periodo per tre periodi di quattro mesi consecutivi. I periodi di quattro mesi sono i seguenti: gennaio-aprile, maggio-agosto, settembre-dicembre. L'orario locale di partenza del volo determina in quale periodo di quattro mesi debba prendersi in considerazione il volo al fine di decidere se l'operatore del trasporto aereo si situa al di sopra o al di sotto delle soglie di esenzione di cui alla regola de minimis.
 34. Un operatore commerciale che opera 243 voli per periodo o un numero superiore è incluso nel sistema comunitario per tutto l'anno civile in cui ha raggiunto o superato la soglia dei 243 voli.
 35. Un operatore commerciale che opera voli con un totale di emissioni annue pari o superiore a 10 000 tonnellate/anno è incluso nel sistema comunitario per l'anno civile nel quale ha raggiunto o superato la soglia delle 10 000 tonnellate.
-