

DECYZJA KOMISJI**z dnia 8 czerwca 2009 r.****w sprawie szczegółowej interpretacji rodzajów działalności lotniczej wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady***(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 4293)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2009/450/WE)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE⁽¹⁾, w szczególności jej art. 3b,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/101/WE z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie⁽²⁾ objęła działalność lotniczą systemem handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie.
- (2) Podstawę określenia działalności lotniczej, a w szczególności zwolnień wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, stanowią głównie zwolnienia zawarte w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej⁽³⁾, które są zgodne z systemem opłat trasowych Eurocontrol.
- (3) Dodatek 2 do Procedur Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie ruchem lotniczym, przyjęty przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)⁽⁴⁾, określa wzór formularza planu lotu oraz zawiera instrukcje dotyczące jego wypełniania. Plan lotu może być wykorzystywany do klasyfikowania lotów wchodzących w zakres systemu wspólnotowego.

- (4) Interpretację rodzajów działalności lotniczej, przedstawioną w niniejszej decyzji, należy stosować zgodnie z decyzją Komisji 2007/589/WE z dnia 18 lipca 2007 r. ustanawiającą wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁵⁾.
- (5) Interpretację obowiązku użyteczności publicznej należy stosować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona)⁽⁶⁾.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu, o którym mowa w art. 23 dyrektywy 2003/87/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Szczegółowa interpretacja rodzajów działalności lotniczej, wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, zawarta jest w załączniku I do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 czerwca 2009 r.

W imieniu Komisji
Stavros DIMAS
Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.⁽²⁾ Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 3.⁽³⁾ Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.⁽⁴⁾ PANS-ATM, Doc 4444.⁽⁵⁾ Dz.U. L 229 z 31.8.2007, s. 1.⁽⁶⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

ZAŁĄCZNIK

Wytyczne dotyczące szczegółowej interpretacji rodzajów działalności lotniczej wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE**1. OKREŚLENIE DZIAŁALNOŚCI LOTNICZEJ**

1. Termin „lot” oznacza jeden odcinek lotu, tj. lot lub jeden z serii lotów, który zaczyna i kończy się na miejscu parkingowym dla statku powietrznego.
2. Termin „lotnisko” oznacza określony obszar na lądzie lub wodzie, wraz z budynkami, urządzeniami i wyposażeniem, przeznaczony do użytkowania w całości lub w części na potrzeby przylotów, odlotów i ruchu naziemnego statków powietrznych.
3. Jeżeli operator statku powietrznego wykonuje jeden z rodzajów działalności lotniczej wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, podlega on systemowi wspólnotowemu niezależnie od tego, czy znajduje się w wykazie operatorów statków powietrznych publikowanym przez Komisję zgodnie z art. 18a ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE.

2. INTERPRETACJA ZWOLNIEŃ

4. Załącznik I do dyrektywy 2003/87/WE wymienia, w ramach kategorii działań „Lotnictwo”, rodzaje lotów zwolnionych z systemu wspólnotowego.

2.1. Zwolnienie na podstawie lit. a)

5. To zwolnienie interpretuje się zgodnie z wyłącznym celem lotu.
6. Najbliższa rodzina obejmuje wyłącznie małżonka(-ę), partnera(-kę) uznawanego(-ą) za równoważnego(-ą) małżonkowi(-ce), dzieci oraz rodziców.
7. Ministrami wchodzącymi w skład rządów są członkowie rządu wymienieni w krajowym dzienniku urzędowym danego państwa. Członkowie rządów regionalnych lub lokalnych danego państwa nie kwalifikują się do objęcia zwolnieniem na podstawie tej litery.
8. Oficjalna misja oznacza misję, podczas której dana osoba wykonuje swoje funkcje urzędowe.
9. Loty wykorzystywane do przebazowania statku powietrznego nie są objęte tym zwolnieniem.
10. Lotami, które według Centralnego Biura Opłat Trasowych Eurocontrol mogą korzystać ze zwolnienia z opłat trasowych (zwanego dalej „kodem zwolnienia CRCO”) i zostać oznaczone kodem „S”, są loty wykonywane wyłącznie w celu przewozu – podczas oficjalnej misji – panującego monarchy i członków jego najbliższej rodziny, szefów państw, szefów rządów oraz ministrów wchodzących w skład rządów, pod warunkiem że jest to potwierdzone w odpowiednim polu planu lotu.

2.2. Zwolnienia na podstawie lit. b)**2.2.1. Loty wojskowe**

11. Loty wojskowe oznaczają loty bezpośrednio związane z prowadzeniem działań wojskowych.
12. Loty wojskowe wykonywane przez cywilne statki powietrzne nie są objęte tym zwolnieniem. Podobnie loty cywilne wykonywane przez wojskowe statki powietrzne nie są objęte zwolnieniem na podstawie lit. b).
13. Loty oznaczone kodem zwolnienia CRCO „M” lub „X” uznaje się za loty wojskowe objęte zwolnieniem.

2.2.2. Loty służby celnej i policji

14. Loty służby celnej i policji wykonywane zarówno przez cywilne, jak i wojskowe statki powietrzne, są objęte zwolnieniem.
15. Loty oznaczone kodem zwolnienia CRCO „P” uznaje się za loty służby celnej i policji objęte zwolnieniem.

2.3. Zwolnienia na podstawie lit. c)

16. W odniesieniu do poniższych kategorii lotów loty wykorzystywane do przebazowania statku powietrznego oraz loty służące wyłącznie przewozowi wyposażenia oraz personelu bezpośrednio zaangażowanego w świadczenie odpowiednich usług są objęte zwolnieniem. W przypadku tych zwolnień nie dokonuje się ponadto rozróżnienia między lotami finansowanymi ze środków publicznych a lotami finansowanymi ze środków prywatnych.

2.3.1. Loty poszukiwawcze i ratownicze

17. Loty związane z działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi oznaczają loty służb poszukiwawczych i ratowniczych. Przez służbę poszukiwawczą i ratowniczą rozumie się wykonywanie funkcji monitorujących, komunikacyjnych, koordynacyjnych, poszukiwawczych i ratowniczych, a także w zakresie pierwszej pomocy medycznej lub ewakuacji medycznej, przy wykorzystaniu środków publicznych i prywatnych, łącznie ze współpracą statków powietrznych, statków oraz innych jednostek i instalacji.
18. Loty oznaczone kodem zwolnienia CRCO „R” oraz loty zaklasyfikowane jako STS/SAR w polu 18 planu lotu uznaje się za loty poszukiwawcze i ratownicze objęte zwolnieniem.

2.3.2. Loty przeciwpożarowe

19. Loty przeciwpożarowe oznaczają loty wykonywane wyłącznie w celu wykonywania lotniczej służby przeciwpożarowej, co oznacza wykorzystanie statków powietrznych i innych zasobów lotniczych do gaszenia pożarów.
20. Loty zaklasyfikowane jako STS/FFR w polu 18 planu lotu uznaje się za loty przeciwpożarowe objęte zwolnieniem.

2.3.3. Loty z pomocą humanitarną

21. Loty z pomocą humanitarną oznaczają loty wykonywane wyłącznie na potrzeby pomocy humanitarnej, służące przewozowi pracowników służb humanitarnych oraz dostaw humanitarnych, np. żywności, odzieży, namiotów, środków medycznych i innych artykułów, w sytuacjach lub w następstwie nagłych wypadków bądź katastrof, lub służące ewakuacji osób z miejsca zagrażającego ich życiu lub zdrowiu z uwagi na tego rodzaju nagły wypadek bądź katastrofę do bezpiecznego miejsca w tym samym państwie lub innym państwie gotowym do przyjęcia tych osób.
22. Loty oznaczone kodem zwolnienia CRCO „H” oraz loty zaklasyfikowane jako STS/HUM w polu 18 planu lotu uznaje się za loty z pomocą humanitarną objęte zwolnieniem.

2.3.4. Loty służb ratownictwa medycznego

23. Loty służb ratownictwa medycznego oznaczają loty, których wyłącznym celem jest ułatwienie świadczenia pomocy z zakresu ratownictwa medycznego, w przypadku gdy niezwłoczny i szybki transport ma zasadnicze znaczenie, obejmujące przewóz personelu medycznego, środków medycznych, w tym sprzętu, krwi, organów, leków lub chorych bądź rannych osób oraz innych bezpośrednio zaangażowanych osób.
24. Loty zaklasyfikowane jako STS/MEDEVAC lub STS/HOSP w polu 18 planu lotu uznaje się za loty służb ratownictwa medycznego objęte zwolnieniem.

2.4. Zwolnienie na podstawie lit. f)

25. Loty oznaczone kodem zwolnienia CRCO „T” oraz loty zaklasyfikowane jako RMK/„Training flight” w polu 18 planu lotu uznaje się za loty objęte zwolnieniem na podstawie lit. f).

2.5. Zwolnienia na podstawie lit. g)

26. W odniesieniu do poniższych kategorii lotów loty wykorzystywane do przebazowania statku powietrznego nie są objęte zwolnieniem.

2.5.1. Loty wykonywane wyłącznie w celu przeprowadzenia badań naukowych

27. W ramach tej kategorii zwolnieniem objęte są loty służące wyłącznie prowadzeniu badań naukowych. Aby zwolnienie miało zastosowanie, badania naukowe muszą być częściowo lub w całości wykonywane podczas lotu. Przewóz naukowców lub sprzętu badawczego nie jest sam w sobie wystarczającą przesłanką do objęcia lotu zwolnieniem.

2.5.2. Loty wykonywane wyłącznie w celu sprawdzenia, przetestowania lub przeprowadzenia procesu certyfikacji statku powietrznego lub urzędzenia zarówno pokładowego, jak i naziemnego

28. Loty oznaczone kodem zwolnienia CRCO „N” oraz loty zaklasyfikowane jako STS/FLTCK w polu 18 planu lotu uznaje się za loty objęte zwolnieniem na podstawie lit. g).

2.6. Zwolnienie na podstawie lit. i) (loty związane z obowiązkiem użyteczności publicznej)

29. Zwolnienie lotów związanych z obowiązkiem użyteczności publicznej w regionach najbardziej oddalonych interpretuje się jako mające zastosowanie do regionów wymienionych w art. 299 ust. 2 Traktatu WE i obejmuje ono loty związane z obowiązkiem użyteczności publicznej w obrębie najbardziej oddalonego regionu oraz loty pomiędzy dwoma regionami, które należą do regionów najbardziej oddalonych.

2.7. Zwolnienie na podstawie lit. j) („zasada *de minimis*”)

30. Wszyscy operatorzy wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze muszą posiadać certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) zgodnie z częścią I załącznika 6 do konwencji chicagowskiej. Operatorzy nieposiadający takiego certyfikatu nie są „operatorami wykonującymi zarobkowe przewozy lotnicze”.
 31. Na potrzeby stosowania zasady *de minimis* zarobkowy charakter ma związek z przewoźnikiem, a nie z danym lotem. Oznacza to w szczególności, że w celu ustalenia, czy operator wykonujący przewozy zarobkowe kwalifikuje się powyżej lub poniżej progów zwolnienia, uwzględnia się wykonywane przez niego loty, nawet jeśli nie są one wykonywane za wynagrodzeniem.
 32. W celu ustalenia, czy operator statku powietrznego kwalifikuje się powyżej lub poniżej progów zwolnienia dotyczących zasady *de minimis*, uwzględnia się jedynie te loty, które rozpoczynają się lub kończą na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego zastosowanie mają postanowienia Traktatu. Lotów objętych zwolnieniem na podstawie lit. a)–j) nie uwzględnia się do tych celów.
 33. Loty operatora statku powietrznego wykonującego przewozy zarobkowe, wykonującego mniej niż 243 loty w każdym z trzech kolejnych czteromiesięcznych okresów, są objęte zwolnieniem. Czteromiesięcznymi okresami są okresy: od stycznia do kwietnia, od maja do sierpnia, od września do grudnia. Lokalny czas rozpoczęcia lotu przesądza o tym, w którym okresie czteromiesięcznym uwzględnia się dany lot na potrzeby ustalenia, czy operator statku powietrznego kwalifikuje się powyżej lub poniżej progów zwolnienia dotyczących zasady *de minimis*.
 34. Operatora wykonującego przewozy zarobkowe, wykonującego w okresie czteromiesięcznym 243 loty lub większą ich liczbę, obejmuje się systemem wspólnotowym na cały rok kalendarzowy, w którym próg 243 lotów zostaje osiągnięty lub przekroczony.
 35. Operatora wykonującego przewozy zarobkowe, wykonującego loty, których łączna roczna emisja wynosi lub przekracza 10 000 ton rocznie, obejmuje się systemem wspólnotowym na rok kalendarzowy, w którym próg 10 000 ton zostaje osiągnięty lub przekroczony.
-