

**DECISIÓN DE LA COMISIÓN****de 8 de junio de 2009****sobre la interpretación detallada de las actividades de aviación relacionadas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2009) 4293]***(Texto pertinente a efectos del EEE)****(2009/450/CE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 3, letra b),

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero <sup>(2)</sup>, incluyó las actividades de aviación dentro del régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad.
- (2) La definición de actividades de aviación y, concretamente, las exenciones enumeradas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, se basan principalmente en las exenciones del Reglamento (CE) n° 1794/2006 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2006, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea <sup>(3)</sup>; dichas exenciones son compatibles con las del sistema de tarifas por ayudas a la navegación de Eurocontrol.
- (3) El apéndice 2 de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea el sistema de gestión del tránsito aéreo adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) <sup>(4)</sup> describe el formulario modelo de la OACI para el plan de vuelo y da instrucciones para su cumplimentación. El plan de vuelo se puede utilizar para determinar los vuelos que están incluidos en el ámbito del régimen comunitario.

- (4) La interpretación de las actividades de aviación previstas en esta Decisión se debe aplicar de conformidad con la Decisión 2007/589/CE de la Comisión, de 18 de julio de 2007, por la que se establecen directrices para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup>.
- (5) La interpretación de las obligaciones de servicio público se debe realizar de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) <sup>(6)</sup>.
- (6) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité del cambio climático al que se refiere el artículo 23 de la Directiva 2003/87/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La interpretación detallada de las actividades de aviación enumeradas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE se presenta en el anexo de esta Decisión.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 8 de junio de 2009.

*Por la Comisión*

Stavros DIMAS

*Miembro de la Comisión*<sup>(1)</sup> DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.<sup>(2)</sup> DO L 8 de 13.1.2009, p. 3.<sup>(3)</sup> DO L 341 de 7.12.2006, p. 3.<sup>(4)</sup> PANS-ATM, Doc 4444.<sup>(5)</sup> DO L 229 de 31.8.2007, p. 1.<sup>(6)</sup> DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

## ANEXO

**Directrices sobre la interpretación detallada de las actividades de aviación relacionadas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE****1. DEFINICIÓN DE ACTIVIDADES DE AVIACIÓN**

1. El término «vuelo» significa un sector de vuelo, es decir, un vuelo o una serie de vuelos que comienzan y terminan en un lugar de estacionamiento de la aeronave.
2. El término «aeródromo» significa una zona delimitada sobre la tierra o el agua, incluidas edificaciones, instalaciones y equipos, destinada a utilizarse total o parcialmente para las operaciones de llegada, salida y movimiento en superficie de la aeronave.
3. Si un operador aéreo realiza una actividad de aviación relacionada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, esta queda incluida en el régimen comunitario independientemente de si se encuentra o no en la lista de operadores aéreos publicada por la Comisión conforme al artículo 18 bis, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE.

**2. INTERPRETACIÓN DE LAS EXENCIONES**

4. En la categoría de la actividad «Aviación», el anexo I de la Directiva 2003/87/CE contiene la lista de tipos de vuelos que están exentos del régimen comunitario.

**2.1. Exención conforme a la letra a)**

5. Esta exención se debe interpretar exclusivamente en función del propósito del vuelo.
6. La familia inmediata comprende exclusivamente el cónyuge o pareja considerada equivalente a cónyuge, los hijos y los padres.
7. Los Ministros son los miembros del Gobierno que figuran en el diario oficial nacional del Estado miembro en cuestión. Los miembros de los gobiernos regionales o locales de un país no optan a la exención de acuerdo con la presente letra.
8. Se entiende por misión oficial una misión en la que el interesado está actuando a título oficial.
9. Los vuelos para el posicionamiento o traslado de la aeronave no están cubiertos por la presente exención.
10. Los vuelos que la oficina central de Eurocontrol para las tarifas de ruta ha señalado como «S» a efectos de exención de dichas tarifas (en lo sucesivo, «código de exención CRCO») se presumen realizados exclusivamente para transporte, en misión oficial, de un monarca reinante y su familia inmediata, Jefes de Estado, Jefes de Gobierno y Ministros, apareciendo cada situación claramente reflejada en el plan de vuelo.

**2.2. Exenciones conforme a la letra b)****2.2.1. Vuelos militares**

11. Se entiende por vuelos militares los vuelos directamente relacionados con la realización de actividades militares.
12. Los vuelos militares efectuados por aeronaves matriculadas como civiles no pueden acogerse a la presente exención. De igual modo, los vuelos civiles realizados por aeronaves militares no están exentos conforme a la presente letra b).
13. Los vuelos sujetos al código de exención CRCO «M» o «X» se presumen vuelos militares exentos.

**2.2.2. Vuelos de las autoridades aduaneras y la policía**

14. Están exentos los vuelos de las autoridades aduaneras y la policía realizados por aeronaves tanto civiles como militares.
15. Los vuelos acogidos al código de exención CRCO «P» se presumen vuelos de las autoridades aduaneras y de la policía exentos.

**2.3. Exenciones conforme a la letra c)**

16. En relación con las categorías de vuelo indicadas a continuación, están exentos los vuelos para el posicionamiento o traslado de la aeronave y los vuelos que transportan exclusivamente equipos y personal que participan directamente en la prestación de servicios asociados. Además, las presentes exenciones no hacen distinción entre los vuelos realizados gracias al uso de recursos públicos y privados.

### 2.3.1. Vuelos de búsqueda y salvamento

17. Son vuelos relacionados con la búsqueda y el salvamento los vuelos que ofrecen servicios de búsqueda y salvamento. Se entiende por servicio de búsqueda y salvamento la realización de las funciones de seguimiento del peligro, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica, mediante el uso de recursos públicos y privados, incluidas aeronaves cooperantes, buques y otros tipos de naves e instalaciones.
18. Los vuelos acogidos al código de exención CRCO «R» y los vuelos clasificados como STS/SAR en el campo 18 del plan de vuelo se presumen vuelos de búsqueda y salvamento exentos.

### 2.3.2. Vuelos de extinción de incendios

19. Se entiende por vuelos de extinción de incendios los vuelos realizados exclusivamente para proporcionar servicios aéreos de extinción de incendios, lo que supone el uso de la aeronave y otros recursos aéreos para combatir el fuego.
20. Los vuelos clasificados como STS/FFR en el campo 18 del plan de vuelo se presumen vuelos de extinción de incendios exentos.

### 2.3.3. Vuelos humanitarios

21. Se entiende por vuelos humanitarios los vuelos operados exclusivamente para fines humanitarios, utilizados para transportar personal y suministros de ayuda tales como alimentos, ropa, refugios temporales, medicamentos y otros objetos durante o después de una emergencia o desastre; o utilizados para evacuar personas desde un lugar en el que su salud o sus vidas están amenazadas por la emergencia o desastre hasta una zona más segura en el mismo Estado o en otro que esté dispuesto a recibir a esas personas.
22. Los vuelos acogidos al código de exención CRCO «H» y los vuelos clasificados como STS/HUM en el campo 18 del plan de vuelo se presumen vuelos de búsqueda y salvamento exentos.

### 2.3.4. Vuelos de servicios médicos de urgencia

23. Son vuelos de servicios médicos de urgencia los vuelos cuya única finalidad es facilitar una asistencia médica urgente cuando el transporte rápido e inmediato es vital, en los que se transporta personal y suministros médicos, incluidos equipos, sangre, órganos, medicinas o personas enfermas o heridas así como otras personas directamente afectadas.
24. Los vuelos clasificados como STS/MEDEVAC o STS/HOSP en el campo 18 del plan de vuelo se presumen vuelos de servicios médicos de urgencia exentos.

### 2.4. Exención conforme a la letra f)

25. Los vuelos acogidos al código de exención CRCO «T» y los vuelos clasificados como RMK/«Entrenamiento en vuelo» en el campo 18 del plan de vuelo se presumen exentos de conformidad con la presente letra f).

### 2.5. Exenciones conforme a la letra g)

26. En relación con las categorías de vuelo a continuación, no quedan exentos los vuelos para el posicionamiento o traslado de la aeronave.

#### 2.5.1. Vuelos realizados exclusivamente con fines de investigación científica

27. Esta categoría exime los vuelos cuya única finalidad es la realización de investigaciones científicas. La investigación científica debe llevarse a cabo total o parcialmente a bordo del vuelo para que se pueda aplicar la exención. El transporte de personal científico o equipos de investigación en sí no es suficiente para la exención de un vuelo.

#### 2.5.2. Vuelos efectuados exclusivamente para el ensayo, comprobación o certificación de aeronaves o equipos, tanto de a bordo como de tierra

28. Los vuelos acogidos al código de exención CRCO «N» y los vuelos clasificados como STS/FLTCK en el campo 18 del plan de vuelo se presumen exentos conforme a la letra g).

### 2.6. Exención conforme a la letra i) (vuelos efectuados por obligación de servicio público)

29. La exención de los vuelos efectuados en virtud de una obligación de servicio público en las regiones ultraperiféricas se debe interpretar como aplicable a las regiones enumeradas en el artículo 299, apartado 2, del Tratado CE, y comprende exclusivamente los vuelos efectuados por obligación de servicio público dentro de una región ultraperiférica y los vuelos entre dos regiones ultraperiféricas.

## 2.7. Exención conforme a la letra j) («regla de minimis»)

30. Todos los operadores comerciales de transporte aéreo deben poseer un certificado de operador aéreo (AOC) de conformidad con el anexo 6, parte I, del Convenio de Chicago. Los operadores que no posean dicho certificado no serán considerados «operadores comerciales de transporte aéreo».
  31. Para la aplicación de la regla *de minimis*, el aspecto comercial está vinculado al operador y no a los vuelos en cuestión. Esto significa en concreto que los vuelos efectuados por un operador comercial se tendrán en cuenta a la hora de decidir si tal operador está fuera de los umbrales de exención incluso si los vuelos no se efectúan a cambio de remuneración.
  32. Solo los vuelos con salida o llegada a un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro en el que es aplicable el Tratado se tendrán en cuenta a la hora de decidir si el operador de la aeronave está fuera de los umbrales de exención de la regla *de minimis*. Los vuelos exentos conforme a las letras a) a j) no se tendrán en cuenta a esos mismos efectos.
  33. Quedan exentos los vuelos efectuados por operadores de aeronaves comerciales que realicen menos de 243 vuelos en un período de 3 cuatrimestres consecutivos. Los cuatrimestres son: enero a abril; mayo a agosto; y septiembre a diciembre. La hora local de salida del vuelo determina en qué cuatrimestre se tendrá en cuenta ese vuelo a la hora de decidir si el operador de la aeronave está fuera de los umbrales de exención de la regla *de minimis*.
  34. Los operadores comerciales que efectúen al menos 243 vuelos en un mismo período están incluidos en el régimen comunitario durante todo el año natural en el que se alcanzó o superó el umbral de los 243 vuelos.
  35. Los operadores comerciales que efectúen vuelos de los que se produzcan unas emisiones anuales totales iguales o superiores a 10 000 toneladas están incluidos en el régimen comunitario durante todo el año natural en el que se alcanzó o superó el umbral de las 10 000 toneladas.
-