

Décision n° 2009/450/CE du 08/06/09 relative à l'interprétation précise des activités aériennes visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil

(JOUE n° L 149 du 12 juin 2009)

Vus

La Commission des communautés européennes,

Vu le traité instituant la Communauté européenne,

Vu [la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003](#) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (1), et notamment [son article 3 ter](#),

(1) *JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.*

Considérants

Considérant ce qui suit :

(1) La directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (2) inclut les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

(2) La définition des activités aériennes et notamment les exemptions visées à [l'annexe I de la directive 2003/87/CE](#) se fondent principalement sur les exemptions prévues au règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne (3), qui sont compatibles avec celles du système de redevances de route d'Eurocontrol.

(3) L'appendice 2 des procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien, adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (4), décrit le formulaire type OACI de plan de vol et fournit des instructions pour remplir ce formulaire. Le plan de vol peut être utilisé pour déterminer les vols qui relèvent du champ d'application du système communautaire.

(4) Il convient d'interpréter les activités aériennes définies dans la présente décision conformément à la décision 2007/589/CE de la Commission du 18 juillet 2007 définissant des lignes directrices pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre, conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (5).

(5) Il convient d'interpréter les obligations de service public conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte) (6).

(6) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques visé à [l'article 23 de la directive 2003/87/CE](#),

(2) *JO L 8 du 13.1.2009, p. 3.*

(3) *JO L 341 du 7.12.2006, p. 3.*

(4) *PANS-ATM, doc. 4444.*

(5) *JO L 229 du 31.8.2007, p. 1.*

(6) *JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.*

A arrêté la présente décision :

Article 1er de la décision du 8 juin 2009

L'interprétation précise des activités aériennes visées à [l'annexe I de la directive 2003/87/CE](#) figure à l'annexe de la présente décision.

Article 2 de la décision du 8 juin 2009

Les Etats membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 8 juin 2009.

Par la Commission

Stavros DIMAS

Membre de la Commission

Annexe : Lignes directrices régissant l'interprétation précise des activités aériennes visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE

1. Définition des activités aériennes

1. On entend par «vol», un secteur de vol, c'est-à-dire un vol ou une série de vols qui débute et se termine sur un poste de stationnement pour aéronefs.

2. On entend par «aérodrome», un terrain ou un plan d'eau (bâtiments, installations et matériels y compris) destiné à être utilisé intégralement ou en partie pour l'arrivée, le départ et le roulage des aéronefs.

3. Lorsqu'un exploitant d'aéronef effectue une activité aérienne visée à [l'annexe I de la directive 2003/87/CE](#), il relève du système communautaire, qu'il figure ou non sur la liste des exploitants d'aéronefs publiée par la Commission en application de [l'article 18 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE](#).

2. Interprétation des exemptions

4. Dans la catégorie d'activité « Aviation », [l'annexe I de la directive 2003/87/CEE](#) contient la liste des types de vol exemptés du système communautaire.

2.1. Exemption au titre du point a)

5. Cette exemption doit être interprétée en fonction exclusivement de l'objet du vol.

6. La proche famille comprend exclusivement le conjoint, tout partenaire considéré comme l'équivalent du conjoint, les enfants et les parents.

7. Les ministres sont les membres du gouvernement figurant au journal officiel national du pays concerné. Les membres des gouvernements régionaux ou locaux d'un pays ne sont pas couverts par l'exemption prévue audit point.

8. On entend par «mission officielle» une mission dans laquelle la personne concernée agit à titre officiel.

9. Les vols pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ne sont pas concernés par la présente exemption.

10. Les vols qui, selon le service central des redevances de route d'Eurocontrol, peuvent bénéficier de l'application de l'exemption des redevances de route (ci-après « code d'exemption SCRR ») et être classifiés « S », sont présumés des vols exclusivement effectués aux fins du transport, en mission officielle, d'un monarque régnant et de sa proche famille, de chefs d'État, de chefs de gouvernements et de ministres, à condition que cette situation soit dûment établie par l'indication du statut dans le plan de vol.

2.2. Exemptions au titre du point b)

2.2.1. Vols militaires

11. On entend par « vols militaires » les vols directement liés à la conduite d'activités militaires.

12. Les vols militaires effectués par des aéronefs immatriculés en tant qu'aéronefs civils ne sont pas concernés par la présente exemption. De même, les vols civils effectués par des aéronefs militaires ne sont pas concernés par les exemptions prévues au point b).

13. Les vols portant le code d'exemption SCRR « M » ou « X » sont présumés être des vols militaires exemptés.

2.2.2. Vols effectués par les services des douanes et de la police

14. Les vols effectués par les services des douanes et de la police sont exemptés, qu'ils soient réalisés par des aéronefs immatriculés en tant qu'aéronefs civils ou en tant qu'aéronefs militaires

15. Les vols portant le code d'exemption SCRR «P» sont présumés être des vols exemptés, effectués par les services des douanes et de la police.

2.3. Exemptions au titre du point c)

16. En ce qui concerne les catégories de vols visées ci-après, les vols pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs et les vols transportant exclusivement des équipements et du personnel directement liés à la fourniture de services aériens sont concernés par la présente exemption. De plus, ces exemptions ne font pas de distinction entre les vols financés par des ressources publiques et les vols financés par des ressources privées.

2.3.1. Vols de recherche et de sauvetage

17. On entend par «vols liés à la recherche et au sauvetage» les vols offrant des services de recherche et de sauvetage. On entend par «service de recherche et de sauvetage» l'exécution de tâches de surveillance, de communication, de coordination, de recherche et de sauvetage, ainsi que l'assistance médicale initiale ou l'évacuation médicale, au moyen de l'utilisation de ressources publiques et privées, y compris les aéronefs, navires et autres installations qui coopèrent aux opérations en question.

18. Les vols portant le code d'exemption SCRR « R » et les vols classifiés STS/SAR dans la case 18 du plan de vol sont présumés être des vols de recherche et de sauvetage exemptés.

2.3.2. Vols de lutte contre le feu

19. On entend par «vols de lutte contre le feu» les vols effectués exclusivement en vue d'exécuter des services aériens de lutte contre le feu, c'est-à-dire l'utilisation d'aéronefs ou d'autres ressources aériennes pour combattre les incendies.

20. Les vols classifiés STS/SAR dans la case 18 du plan de vol sont présumés être des vols de lutte contre le feu exemptés.

2.3.3. Vols humanitaires

21. On entend par «vols humanitaires» les vols effectués exclusivement à des fins humanitaires pour le transport du personnel et de biens humanitaires (aliments, vêtements, abris, médicaments et autres objets), pendant ou après une urgence et/ou une catastrophe, et/ou utilisés pour évacuer des personnes d'un lieu où leur vie ou leur santé est menacée par cette urgence et/ou cette catastrophe vers un lieu sûr situé dans le même État ou un autre État disposé à recevoir ces personnes.

22. Les vols portant le code d'exemption SCRR « H » et les vols classifiés STS/HUM dans la case 18 du plan de vol sont présumés être des vols humanitaires exemptés.

2.3.4. Vols médicaux d'urgence

23. On entend par «vols de services médicaux d'urgence» les vols effectués exclusivement pour faciliter l'assistance médicale d'urgence, lorsque l'acheminement immédiat et rapide de personnel médical, de fournitures médicales, y compris d'équipement, de sang, d'organes, de médicaments ou le transport des personnes malades ou blessées et des autres personnes directement impliquées se révèlent essentiels.

24. Les vols classifiés STS/MEDEVAC ou STS/HOSP dans la case 18 du plan de vol sont présumés être des vols médicaux d'urgence exemptés.

2.4. Exemption au titre du point f)

25. Les vols portant le code d'exemption SCRR « T » et les vols classifiés RMK/« vol d'entraînement » dans la case 18 du plan de vol sont présumés être des vols exemptés au titre du point f).

2.5. Exemptions au titre du point g)

26. En ce qui concerne les catégories de vols visées ci-après, les vols pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ne sont pas concernés par la présente exemption.

2.5.1. Vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique

27. Relèvent de cette catégorie les vols exemptés dont le but exclusif est de réaliser des travaux de recherche scientifique. Pour que l'exemption soit applicable, les travaux de recherche scientifique doivent s'effectuer partiellement ou intégralement en vol. Le transport de scientifiques ou d'équipement de recherche n'est pas suffisant en soi pour que le vol soit exempté.

2.5.2. Vols effectués exclusivement aux fins de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol

28. Les vols portant le code d'exemption SCRR «N» et les vols classifiés STS/FLTCK dans la case 18 du plan de vol sont présumés être exemptés au titre du point g).

2.6. Exemptions au titre du point i) (vols effectués dans le cadre d'obligations de service public)

29. L'exemption des vols effectués dans le cadre d'obligations de service public (OSP) dans des régions ultrapériphériques doit être interprétée comme s'appliquant aux régions visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité CE, et concerne uniquement les vols OSP au sein d'une région ultrapériphérique et les vols entre deux régions ultrapériphériques.

2.7. Exemptions au titre du point j) («règle de minimis»)

30. Tous les transporteurs aériens commerciaux doivent être titulaires d'un certificat de transporteur aérien (AOC) en vertu de l'annexe 6, partie I, de la Convention de Chicago. Les opérateurs qui ne sont pas titulaires d'un tel certificat ne sont pas considérés comme étant des «transporteurs aériens commerciaux».

31. Pour l'application de la règle de minimis, l'aspect commercial concerne l'exploitant et non les vols en question. Cela signifie notamment que les vols effectués par un opérateur commercial doivent être pris en compte pour décider si ledit opérateur se situe au-dessus ou au-dessous des seuils d'exemption, même si ces vols ne sont pas effectués contre rémunération.

32. Seuls les vols au départ et à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité doivent être pris en compte pour décider si ledit exploitant d'aéronef se situe au-dessus ou au-dessous des seuils d'exemption de la règle de minimis. Les vols exemptés au titre des points a) à j) ne sont pas pris en compte aux mêmes fins.

33. Les vols effectués par un transporteur aérien commercial réalisant moins de 243 vols par période, pendant trois périodes consécutives de quatre mois, sont exemptés. Les périodes de quatre mois sont les suivantes : de janvier à avril ; de mai à août ; de septembre à décembre. C'est l'heure locale de départ du vol qui détermine quelle période de quatre mois doit être prise en compte pour décider si l'exploitant aérien se situe au-dessus ou au-dessous des seuils d'exemption de la règle de minimis.

34. Un transporteur aérien commercial réalisant 243 vols par période ou davantage est inclus dans le système communautaire pour toute l'année civile au cours de laquelle il a atteint ou dépassé le seuil de 243 vols.

35. Un transporteur aérien commercial réalisant des vols dont le total annuel des émissions est égal ou supérieur à 10 000 tonnes par an est inclus dans le système communautaire pour l'année civile au cours de laquelle il a atteint ou dépassé le seuil de 10 000 tonnes.