

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

N. 2009 — 3770

[C – 2009/36033]

**4 SEPTEMBER 2009. — Besluit van de Vlaamse Regering
tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007
inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen**

De Vlaamse Regering,

Gelet op de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 20;

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, inzonderheid de artikelen 4 en 27, § 3;

Gelet op het decreet van 2 april 2004 tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het Vlaamse Gewest door het bevorderen van het rationeel energiegebruik, en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen uit het Protocol van Kyoto, het laatst gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, inzonderheid artikel 2, 38°, artikel 20, artikel 20ter, artikel 21, artikel 26bis en artikel 28, § 1;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 25 mei 2009;

Gelet op advies 46.800/3 van de Raad van State, gegeven op 30 juni 2009 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap;

Overwegende Richtlijn 2009/29/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten van de Gemeenschap te verbeteren en uit te breiden;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. In artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 6°, 7°, 19° en 20° worden opgeheven;

2° punt 11° wordt vervangen door wat volgt :

« 11° volgende verbintenisperiode : de periode die ingaat op 1 januari 2013 en eindigt in 2020; ».

Art. 2. Aan artikel 1 van hetzelfde besluit worden een punt 41° tot en met 55° toegevoegd, die luiden als volgt :

« 41° beschikking : beschikking van de Commissie van 18 juli 2007 tot vaststelling van richtsnoeren voor de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad;

42° luchtvaartactiviteit : een activiteit als vermeld in bijlage III bij dit besluit;

43° stopzetting van een luchtvaartactiviteit : de toestand waarbij een vliegtuigexploitant gedurende minstens één kalenderjaar geen luchtvaartactiviteit meer uitoefent;

44° commerciële luchtvervoersonderneming : een vliegtuigexploitant die voor het publiek tegen vergoeding geregelde of niet geregelde luchtdiensten uitvoert voor het vervoer van passagiers, vracht of post;

45° rapporteringjaar : het kalenderjaar waarin tonkilometergegevens of CO₂-emissies bewaakt en gerapporteerd moeten worden;

46° luchtvaartterreincombinatie : een combinatie die bestaat uit het luchtvaartterrein van vertrek en het luchtvaartterrein van aankomst;

47° wijziging tonkilometergegevens of wijziging CO₂-emissies : een wijziging van de inhoud of achterliggende procedures van het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens of van het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies die niet tijdelijk is en betrekking heeft op de monitoringmethodiek of op de regels en procedures voor het verkrijgen, verwerken, registreren, rapporteren of borgen van de kwaliteit van de gegevens met het oog op de rapportering van tonkilometergegevens of de rapportering van CO₂-emissies;

48° substantiële wijziging tonkilometergegevens : een wijziging tonkilometergegevens die betrekking heeft op ofwel :

- a) de ingebruikname van een nieuw generisch type van luchtvaarttuig, met inbegrip van een nieuwe langdurige leasingoperatie;
- b) een verandering van de radioroepnaam die gebruikt wordt voor luchtverkeersleidingdoeleinden voor het geheel of een gedeelte van de vloot van de vliegtuigexploitant;
- c) een verandering in de status van de vliegtuigexploitant;
- d) een verandering in de toegepaste methode of procedures voor de bepaling van de passagiersmassa, met inbegrip van de bagage;

- e) een verandering in de toegepaste methode of procedures voor de bepaling van de massa aan vervoerde vracht of post;
 - f) een verandering in de procedures die de methodiek beïnvloeden voor de registratie, bewerking en borging van de gegevens met het oog op de rapportering van tonkilometergegevens;
- 49° substantiële wijziging CO₂-emissies : een wijziging CO₂ emissies die betrekking heeft op ofwel :
- a) de ingebruikname van een nieuw generisch type van luchtvaartuig, met inbegrip van een nieuwe langdurige leasingoperatie;
 - b) een verandering van de radioroepnaam die gebruikt wordt voor luchtverkeersleidingdoeleinden voor het geheel of een gedeelte van de vloot van de vliegtuigexploitant;
 - c) een verandering in de status van de vliegtuigexploitant;
 - d) een verandering in de gebruikte formule voor het bepalen van het brandstofverbruik per vlucht;
 - e) een verandering in de gebruikte gegevensbronnen voor het bepalen van de gegevens van de getankte brandstof of van de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig, of een verandering in de methoden voor het doorsturen, bewaren en ophalen van die gegevens;
 - f) een verandering in de gebruikte methode voor het bepalen van de dichtheid van de brandstof voor een bepaald type van luchtvaartuig;
 - g) de toepassing van de terugvalmethode door de vliegtuigexploitant bij het ontbreken van gegevens en waardoor minstens één procent van de te bewaken CO₂-emissies op jaarbasis wordt beïnvloed;
 - h) een verandering in de procedures die de methodiek beïnvloeden voor de registratie, bewerking en borging van de gegevens met het oog op de rapportering van CO₂-emissies;
 - i) een verandering in het gemiddelde van de jaarlijkse CO₂-emissies, waardoor de vliegtuigexploitant verplicht is een ander niveau toe te passen voor de bepaling van het brandstofverbruik;
 - j) een verandering in het aantal vluchten of in de totale jaarlijkse emissies waardoor de vliegtuigexploitant de drempel, bepaald voor een kleine uitstoter, overschrijdt;
 - k) een verandering in de gebruikte brandstoffen voor het uitoefenen van luchtvaartactiviteiten;
- 50° niet-substantiële wijziging tonkilometergegevens of niet-substantiële wijziging CO₂-emissies : een wijziging tonkilometergegevens of een wijziging CO₂-emissies die niet beantwoordt aan de definitie van een substantiële wijziging tonkilometergegevens of aan de definitie van een substantiële wijziging CO₂-emissies;
- 51° abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of abnormale omstandigheid CO₂-emissies : een omstandigheid die niet voorzien kan worden door de vliegtuigexploitant, die eenmalig of beperkend is in de tijd en tot gevolg heeft dat de monitoringmethodiek uit het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens of uit het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies tijdelijk niet gevolgd kan worden;
- 52° ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies : een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of een abnormale omstandigheid CO₂-emissies die tot gevolg heeft dat de monitoringmethodiek uit het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens of uit het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies niet toegepast kan worden voor minstens één procent van de te bewaken tonkilometergegevens of van de te bewaken CO₂-emissies op jaarbasis;
- 53° niet-ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of niet-ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies : een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of een abnormale omstandigheid CO₂-emissies die niet beantwoordt aan de definitie van ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of aan de definitie van ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies;
- 54° technisch niet haalbaar : de technische middelen die nodig zijn om aan de eisen van het voorgestelde systeem te voldoen, kunnen door de vliegtuigexploitant niet aangeschaft worden binnen de door de bevoegde overheid voorgeschreven termijn;
- 55° kleine uitstoter : een vliegtuigexploitant die gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoert of een vliegtuigexploitant die vluchten met een totale emissie minder dan 10.000 ton CO₂ per jaar uitvoert.

De definities 41° tot met 55° zijn enkel van toepassing op luchtvaartactiviteiten. »

Art. 3. Aan het opschrift van hoofdstuk II van hetzelfde besluit worden de volgende woorden « aan BKG-inrichtingen » toegevoegd.

Art. 4. Aan hetzelfde besluit worden een artikel 7/1, 7/2 en 7/3 toegevoegd, die luiden als volgt :

« Art. 7/1. § 1. De exploitant van een installatie die een activiteit als vermeld in bijlage II verricht, moet de emissies van broeikasgassen, vermeld in bijlage II, rapporteren voor zover die nog niet gerapporteerd zijn in het kader van artikel 4.10.1.5, § 1, van titel II van het VLAREM.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt nadere regels en procedures vast voor de indiening en de inhoud van het rapport.

§ 2. De emissies van broeikasgassen die zijn opgenomen in het verslag overeenkomstig artikel 32/1, § 4, worden na beoordeling door de afdeling tegen uiterlijk 30 juni 2010 aan de Europese Commissie bezorgd.

Voor de emissies van broeikasgassen, andere dan CO₂, kan een kleinere hoeveelheid emissies overeenkomstig het reductiepotentieel van de activiteit, vermeld in bijlage II bij dit besluit, aan de Europese Commissie worden bezorgd.

Art. 7/2. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, kan voor een exploitant van een installatie die een activiteit als vermeld in bijlage II verricht, een rapporteringplicht opleggen voor gegevens die nodig zijn voor de berekening van de kosteloze toewijzing van emissierechten voor de volgende verbintenisperiode.

Art. 7/3. § 1. De exploitant van een installatie die een activiteit als vermeld in bijlage II, verricht, kan tijdens de periode vanaf 31 maart 2011 tot uiterlijk 13 mei 2011 en op voorwaarde dat de exploitant voldoet aan de voorwaarden, vermeld in paragraaf 2, melden aan de afdeling dat hij uitgesloten wil worden van de gemeenschapsregeling voor de volgende verbintenisperiode.

§ 2. Om een melding overeenkomstig paragraaf 1 te kunnen indienen, moet de exploitant die een activiteit als vermeld in bijlage II, verricht, cumulatief aan de volgende voorwaarden voldoen :

- 1° in elk van de jaren 2008, 2009 en 2010 geverifieerde emissies van de broeikasgassen, vermeld in bijlage II bij dit besluit, hebben van minder dan 25 000 ton CO₂-equivalent;
- 2° als de exploitant verbrandingsactiviteiten verricht, een nominaal thermisch ingangsvermogen hebben van minder dan 35 MW;
- 3° onderhevig zijn aan maatregelen die voor een gelijkwaardige bijdrage tot een vermindering van emissies zullen zorgen;
- 4° bevestigen dat de installatie die een activiteit als vermeld in bijlage II, verricht, in de volgende verbintenisperiode zal voldoen aan de bewakings- en rapporteringverplichtingen, vermeld in hoofdstuk 4.10 van titel II van het VLAREM.

Ziekenhuizen kunnen een melding indienen als ze voldaan aan de voorwaarde, vermeld in het eerste lid, 3°

§ 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt nadere regels en procedures vast voor de indiening en inhoud van de melding, alsook wanneer wordt voldaan aan de voorwaarde, vermeld in paragraaf 2, 3° en deelt dit mede aan de Vlaamse Regering.

§ 4. De afdeling bezorgt de ingediende meldingen na behandeling uiterlijk op 30 september 2011 aan de Europese Commissie en maakt ze publiek bekend.

§ 5. Vanaf de dag van de publieke bekendmaking kan iedereen gedurende dertig kalenderdagen opmerkingen indienen bij de afdeling.

§ 6. Nadat de Europese Commissie de meldingen heeft goedgekeurd, en met behoud van de toepassing van paragraaf 7, vervalt de inleveringsplicht overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk 4.10 van titel II van het VLAREM vanaf het kalenderjaar dat volgt op het eerste kalenderjaar van de volgende verbintenisperiode.

§ 7. Als niet langer wordt voldaan aan een of meer van de voorwaarden, vermeld in paragraaf 2, 2°, 3° en 4°, of als de geverifieerde emissies van de broeikasgassen vermeld in bijlage II, in enig kalenderjaar van de volgende verbintenisperiode 25 000 ton CO₂-equivalent of meer bedragen, wordt de installatie die een activiteit als vermeld in bijlage II, van dit besluit, verricht, opnieuw in de gemeenschapsregeling opgenomen, en is de inleveringsplicht overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk 4.10 van titel II van het VLAREM, opnieuw van toepassing vanaf het kalenderjaar dat volgt op het kalenderjaar waarin niet langer aan de voorwaarden is voldaan. »

Art. 5. In artikel 15, § 1, van hetzelfde besluit worden tussen de woorden « toewijzingsaanvraag moet » en de woorden « betekend worden » de woorden « tegen uiterlijk 31 december 2012 » ingevoegd.

Art. 6. In artikel 23 van hetzelfde besluit wordt paragraaf 2 vervangen door wat volgt :

« § 2. Als een hinderlijke inrichting zijn hoedanigheid van BKG-inrichting verliest of als de activiteiten van de BKG-inrichting worden stopgezet, moet de exploitant dat binnen een termijn van veertien dagen nadat hij daarvan kennis heeft genomen of er kennis van heeft kunnen nemen, met een aangetekende brief meedelen aan de overheid die bevoegd is voor de milieuvergunning in eerste aanleg.

Bij die aangetekende brief moeten een van de volgende documenten worden gevoegd :

- 1° ofwel, bewijsstukken waaruit blijkt dat de inrichting zijn hoedanigheid van BKG-inrichting heeft verloren;
- 2° ofwel een bevestiging van de stopzetting van de activiteiten van de BKG-inrichting.

Uiterlijk veertien dagen na ontvangst van de aangetekende brief stelt de bevoegde overheid de juistheid en het blijvende karakter vast en wordt, in voorkomend geval, de milieuvergunning aangepast door de inrichting niet langer als BKG-inrichting in te delen, alsook door de milieuvergunningvoorwaarden voor de CO₂-emissiehandel te wijzigen overeenkomstig artikel 23, § 3. De bevoegde overheid brengt de bevoegde autoriteit daarvan binnen de vijf dagen op de hoogte. »

Art. 7. In hetzelfde besluit wordt een hoofdstuk *Iibis*, bestaande uit artikel 27/1 tot en met artikel 27/17, ingevoegd, dat luidt als volgt :

« HOOFDSTUK *Iibis*. — *Luchtvaart*

Afdeling I. — Algemeen

Art. 27/1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op het toewijzen, verlenen en inleveren van emissierechten en op het bewaken en rapporteren van tonkilometergegevens en CO₂-emissies voor de luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III.

Afdeling II. — Het monitoringplan tonkilometergegevens, het rapport tonkilometergegevens en bepalingen inzake de bijzondere reserve

Onderafdeling I. — Het monitoringplan tonkilometergegevens

Art. 27/2. § 1. De vliegtuigexploitant dient een monitoringplan tonkilometergegevens in bij de bevoegde autoriteit, zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant de ontvangst van het ingediende monitoringplan door middel van een betekening. De termijn van vier maanden, vermeld in artikel 20ter, § 1, van het REG-decreet, begint te lopen vanaf de datum van de bevestiging van de ontvangst van het ingediende monitoringplan.

De bevoegde autoriteit bezorgt het ingediende monitoringplan onverwijld aan het verificatiebureau.

§ 2. In het monitoringplan tonkilometergegevens wordt de omvang van de luchtvaartactiviteit in tonkilometers berekend met de volgende formule : tonkilometers = afstand x vracht, waarbij :

- 1° afstand = de orthodromische afstand tussen het luchtvaartterrein van vertrek en het luchtvaartterrein van aankomst, plus een extra vaste component van 95 km,
- 2° vracht = de totale massa aan vracht, post en passagiers die wordt vervoerd. Voor het berekenen van de vracht :
 - a) is het aantal passagiers het aantal personen aan boord, exclusief bemanningsleden;

- b) mag een vliegtuigexploitant in zijn documentatie over massa en zwaartepunt voor de desbetreffende vluchten naar keuze de werkelijke of standaardmassa's voor passagiers en geregistreerde bagage gebruiken, of een standaardwaarde van 100 kilogram voor iedere passagier en diens geregistreerde bagage.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, kan nadere regels bepalen voor de bewaking van de tonkilometergegevens.

§ 3. Het verificatiebureau kan tijdens de verificatie contact opnemen met de vliegtuigexploitant voor verdere informatie over het ingediende monitoringplan. In voorkomend geval kan het verificatiebureau verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende monitoringplan.

Binnen drie maanden na de datum waarop de bevoegde autoriteit bevestigd heeft dat ze het ingediende monitoringplan heeft ontvangen, bezorgt het verificatiebureau het geverifieerde monitoringplan met een advies over de goedkeuring aan de bevoegde autoriteit.

§ 4. Binnen een maand vanaf de datum van ontvangst van het geverifieerde monitoringplan en het advies keurt de bevoegde autoriteit het geverifieerde monitoringplan al dan niet goed, enerzijds op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies en anderzijds op basis van de criteria die de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu heeft bepaald.

De bevoegde autoriteit betekent de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring aan de vliegtuigexploitant.

De bevoegde autoriteit kan beslissen dat het geverifieerde monitoringplan voorlopig wordt goedgekeurd, waarbij een aantal voorwaarden worden opgelegd waaraan binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan. De definitieve goedkeuring of afkeuring is afhankelijk van het al of niet voldoen aan de opgelegde voorwaarden binnen de opgelegde termijn. Om dat te beoordelen zal de bevoegde autoriteit zich laten bijstaan door het verificatiebureau. Als binnen de opgelegde termijn niet aan de voorwaarden is voldaan, keurt de bevoegde autoriteit het geverifieerde monitoringplan af.

In geval van afkeuring zal de vliegtuigexploitant de tonkilometergegevens voor de periode waarvoor hij beschikte over een geverifieerd en voorlopig goedgekeurd monitoringplan, niet in rekening kunnen brengen voor de kosteloze toewijzing van emissierechten.

In geval van goedkeuring bezorgt de bevoegde autoriteit het geverifieerde en goedgekeurde monitoringplan aan de vliegtuigexploitant door middel van een betekening.

Het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens is geldig voor één kalenderjaar.

§ 5. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt de sjabloon en de toelichting vast voor het monitoringplan tonkilometergegevens dat de vliegtuigexploitant moet indienen.

Onderafdeling II. — Het rapport tonkilometergegevens

Art. 27/3. § 1. De vliegtuigexploitant moet een rapport tonkilometergegevens indienen bij het verificatiebureau, zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

§ 2. In het rapport tonkilometergegevens worden de tonkilometergegevens bewaakt in overeenstemming met het monitoringplan tonkilometergegevens dat wordt goedgekeurd, als vermeld in artikel 27/2, § 4. Elke vliegtuigexploitant neemt in het rapport tonkilometergegevens de volgende informatie op :

- 1° de gegevens voor het identificeren van de vliegtuigexploitant, waaronder :
 - a) de naam van de vliegtuigexploitant;
 - b) het adres, met inbegrip van postcode en land, en zijn contactadres als dat daarvan afwijkt;
 - c) de registratienummers van de luchtvaartuigen en de typen van luchtvaartuigen die in het rapporteringjaar zijn gebruikt voor de uitoefening van luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor hij de vliegtuigexploitant is;
 - d) het nummer en de afgevende instantie van het bewijs luchtvaartexploitant en de exploitatievergunning waaronder luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor hij de vliegtuigexploitant is, zijn uitgeoefend;
 - e) het adres, telefoonnummer, fax en e-mailadres van een contactpersoon;
 - f) de naam van de eigenaar van het luchtvaartuig.
- 2° de tonkilometergegevens :
 - a) het aantal vluchten per luchtvaartterreincombinatie;
 - b) het aantal passagierskilometers per luchtvaartterreincombinatie;
 - c) het aantal tonkilometers per luchtvaartterreincombinatie;
 - d) de gekozen methode voor de berekening van de massa van passagiers en geregistreerde bagage;
 - e) het totaal aantal tonkilometers voor alle vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringjaar en die vallen onder luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor hij de vliegtuigexploitant is.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, kan nadere regels bepalen voor de rapportering van de tonkilometergegevens.

§ 3. Het verificatiebureau verifieert binnen een termijn van twee maanden het rapport tonkilometergegevens overeenkomstig artikel 32/3, en overeenkomstig de principes die de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, heeft bepaald. Het verificatiebureau bezorgt het geverifieerde rapport onverwijld aan de vliegtuigexploitant via een betekening.

§ 4. Als uit de verificatie van het rapport tonkilometergegevens blijkt dat bij de bepaling van de tonkilometergegevens, afgeweken werd van de methodiek opgenomen in het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens voor het rapporteringjaar of van de door het verificatiebureau goedgekeurde alternatieve monitoringmethodiek in geval van een ingrijpende abnormale omstandigheid als vermeld in artikel 27/13, § 3, waardoor fouten, foutieve voorstellingen en dergelijke hebben plaatsgevonden, zal dat op een conservatieve manier gecorrigeerd worden in het

rapport tonkilometergegevens, voor het rapport als bevredigend geverifieerd kan worden. Deze conservatieve correctie houdt in dat de gerapporteerde tonkilometergegevens verlaagd worden met een percentage dat overeenkomt met de onzekerheid op de gerapporteerde tonkilometergegevens tengevolge van deze fouten, foutieve voorstellingen en dergelijke.

§ 5. De vliegtuigexploitant dient tegen uiterlijk 31 maart 2011 een geverifieerd rapport tonkilometergegevens in bij de bevoegde autoriteit, zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

§ 6. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt de sjabloon en de toelichting vast voor het rapport tonkilometergegevens dat de vliegtuigexploitant moet indienen.

Onderafdeling III. — Bepalingen inzake de bijzondere reserve

Art. 27/4. § 1. Overeenkomstig artikel 20ter, § 2, van het REG-decreet dient de vliegtuigexploitant tegen uiterlijk 30 juni 2015 een verzoek in bij de bevoegde autoriteit, zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

§ 2. Het verzoek bevat minstens de volgende elementen :

- 1° een geverifieerd rapport tonkilometergegevens voor het jaar 2014;
- 2° bewijzen waaruit blijkt dat de vliegtuigexploitant voldoet aan de criteria, vermeld in artikel 20ter, § 2, a) of b), van het REG-decreet, alsook bewijzen van alle contractuele en organisatorische relaties met andere vliegtuigexploitanten;
- 3° voor de vliegtuigexploitanten, vermeld in artikel 20ter, § 2, b), van het REG-decreet bevat het verzoek tevens :
 - a) de procentuele stijging van het aantal door de vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers tussen het jaar 2010 en het jaar 2014;
 - b) de absolute groei van het aantal door de vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers tussen het jaar 2010 en het jaar 2014;
 - c) de absolute groei boven het percentage, vermeld in artikel 20ter, § 2, b) van het REG-decreet, van het aantal door de vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers tussen het jaar 2010 en het jaar 2014.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, kan nadere regels bepalen inzake de bewijslast die de vliegtuigexploitant moet leveren.

§ 3. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant de ontvangst van het ingediende verzoek door middel van een betekening.

Binnen drie maanden na ontvangst van het ingediende verzoek beslist de bevoegde autoriteit of de vliegtuigexploitant voldoet aan de toekenningcriteria, vermeld in artikel 20ter, § 2, a) of b), van het REG-decreet. De bevoegde autoriteit houdt daarbij rekening met de gedetailleerde voorschriften voor de werking van de bijzondere reserve, onder meer voor de toetsing van de naleving van de toekenningcriteria, vermeld in artikel 20ter, § 2, a) of b), van het REG-decreet die de Europese Commissie overeenkomstig artikel 3septies, § 9, van de richtlijn kan nemen. De bevoegde autoriteit betekent de beslissing inzake de goedkeuring of afkeuring van het verzoek aan de vliegtuigexploitant.

Afdeling III. — Monitoringplan CO₂-emissies en het CO₂-emissiejaarrapport

Art. 27/5. Met ingang van het jaar 2010 moeten alle CO₂-emissies van de luchtvaartactiviteiten, als vermeld in bijlage III, bewaakt en gerapporteerd worden overeenkomstig het monitoringplan dat volgens artikel 27/7, § 4, werd goedgekeurd en overeenkomstig de regels die de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, heeft vastgesteld.

Onderafdeling I. — Het monitoringplan CO₂-emissies

Art. 27/6. Overeenkomstig artikel 20ter, § 6, tweede lid van het REG-decreet moet de vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 augustus 2009 en die over een geldige Belgische exploitatievergunning beschikt, uiterlijk zes maanden na de aanvang van de luchtvaartactiviteit beschikken over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies.

De vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 augustus 2009 en die niet over een geldige Belgische exploitatievergunning beschikt, moet uiterlijk zes maanden na de datum van publicatie van de lijst van vliegtuigexploitanten door de Europese Commissie als vermeld in artikel 18bis, derde lid van de richtlijn, waarop de vliegtuigexploitant vermeld staat, beschikken over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies.

Art. 27/7. § 1. De vliegtuigexploitant dient een monitoringplan CO₂-emissies in bij de bevoegde autoriteit zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant de ontvangst van het ingediende monitoringplan door middel van een betekening. De termijn van vier maanden, vermeld in artikel 20ter, § 6, van het REG-decreet, begint te lopen vanaf de datum van bevestiging van de ontvangst van het ingediende monitoringplan.

De bevoegde autoriteit bezorgt het ingediende monitoringplan onverwijld aan het verificatiebureau.

§ 2. In het monitoringplan CO₂-emissies worden de emissies bewaakt door middel van berekeningen. De emissies worden met behulp van volgende formule berekend : brandstofverbruik x emissiefactor.

Het brandstofverbruik omvat tevens de brandstof die wordt verbruikt door het hulpaggregaat. Voor zover dat mogelijk is, wordt het werkelijke brandstofverbruik voor elke vlucht gebruikt, dat met behulp van de volgende formule wordt berekend :

hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig na het tanken voor de vlucht min de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig na het tanken voor de volgende vlucht plus de hoeveelheid getankte brandstof voor die volgende vlucht.

Als er geen gegevens beschikbaar zijn over het werkelijke brandstofverbruik, wordt een gedifferentieerde standaardmethode gebruikt om op basis van de best beschikbare informatie de gegevens over het brandstofverbruik te schatten.

Tenzij activiteitspecifieke emissiefactoren die door onafhankelijke, erkende laboratoria met behulp van aanvaarde analysemethoden zijn afgeleid, nauwkeuriger zijn, worden de standaardemissiefactoren van het International Panel on Climate Change, hierna het IPCC te noemen, gebruikt, die worden ontleend aan de IPCC-richtsnoeren voor nationale inventarissen van broeikasgassen van 2006 of latere herzieningen van die richtsnoeren. De emissiefactor voor biomassa is nul.

Voor iedere vlucht en voor iedere brandstof wordt een aparte berekening gemaakt.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, kan nadere regels bepalen voor het bewaken van CO₂-emissies.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt de standaardemissiewaarden vast overeenkomstig de IPCC-richtsnoeren voor nationale inventarissen van broeikasgassen van 2006 of latere herzieningen van die richtsnoeren.

§ 3. Het verificatiebureau kan tijdens de verificatie contact opnemen met de vliegtuigexploitant voor verdere informatie over het ingediende monitoringplan. In voorkomend geval kan het verificatiebureau verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen van het ingediende monitoringplan.

Binnen drie maanden na de datum waarop de bevoegde autoriteit de ontvangst, van het ingediende monitoringplan heeft bevestigd, bezorgt het verificatiebureau het geverifieerde monitoringplan met een advies over de goedkeuring aan de bevoegde autoriteit.

§ 4. Binnen een maand vanaf de datum van ontvangst van het geverifieerde monitoringplan en het advies keurt de bevoegde autoriteit het geverifieerde monitoringplan al dan niet goed, enerzijds op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies en anderzijds op basis van de criteria die de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, heeft bepaald.

De bevoegde autoriteit betekent de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring aan de vliegtuigexploitant.

De bevoegde autoriteit kan beslissen dat het monitoringplan voorlopig wordt goedgekeurd, waarbij een aantal voorwaarden worden opgelegd waaraan binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan. De definitieve goedkeuring of afkeuring is afhankelijk van het al of niet voldoen aan de opgelegde voorwaarden binnen de opgelegde termijn. Om dat te beoordelen zal de bevoegde autoriteit zich laten bijstaan door het verificatiebureau. Als binnen de opgelegde termijn niet aan de voorwaarden is voldaan, keurt de bevoegde autoriteit het monitoringplan af. De bevoegde autoriteit zal een administratieve geldboete opleggen overeenkomstig artikel 26bis, § 1, van het REG-decreet, als de datum waarop de vliegtuigexploitant overeenkomstig artikel 27/6 over een goedgekeurd monitoringplan moet beschikken, verstreken is.

In geval van goedkeuring bezorgt de bevoegde autoriteit het goedgekeurde monitoringplan aan de vliegtuigexploitant door middel van een betekening. Het goedgekeurde monitoringplan is geldig voor één kalenderjaar.

§ 5. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt de sjabloon en de toelichting vast voor het monitoringplan CO₂-emissies dat de vliegtuigexploitant moet indienen.

Onderafdeling II. — Actualisering van het monitoringplan CO₂-emissies

Art. 27/8. § 1. Het monitoringplan CO₂-emissies moet jaarlijks geactualiseerd worden. De vliegtuigexploitant moet op het einde van het kalenderjaar *n* alle goedgekeurde substantiële wijzigingen CO₂-emissies en alle niet substantiële wijzigingen CO₂-emissies die van toepassing zijn tijdens het kalenderjaar *n* verwerken in het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies van het kalenderjaar *n*. Dat resulteert in een voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1.

§ 2. De vliegtuigexploitant dient het voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1 in bij de bevoegde autoriteit, zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant de ontvangst van het ingediende voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1 door middel van een betekening. Een termijn van twee maanden voor verificatie en, in voorkomend geval, voor goedkeuring begint te lopen vanaf de datum van bevestiging van de ontvangst van het ingediende monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1.

De bevoegde autoriteit bezorgt het ingediende voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1 onverwijld aan het verificatiebureau.

§ 3. Het verificatiebureau kan tijdens de verificatie contact opnemen met de vliegtuigexploitant voor verdere informatie over het ingediende voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1. In voorkomend geval kan het verificatiebureau verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen van het ingediende voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1.

Binnen een maand na de datum waarop de bevoegde autoriteit bevestigd heeft dat ze het ingediende voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1 heeft ontvangen, bezorgt het verificatiebureau het geverifieerde voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1 met een advies aangaande de goedkeuring aan de bevoegde autoriteit.

§ 4. Binnen een maand vanaf de datum van ontvangst van het geverifieerde voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1 en het advies keurt de bevoegde autoriteit het geverifieerde voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1 al dan niet goed, enerzijds op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies en anderzijds op basis van de criteria die de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, heeft bepaald.

De bevoegde autoriteit betekent de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring aan de vliegtuigexploitant.

De bevoegde autoriteit kan beslissen dat het voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar *n*+1 voorlopig wordt goedgekeurd, waarbij een aantal voorwaarden worden opgelegd waaraan binnen een bepaalde termijn voldaan moet worden. De definitieve goedkeuring of afkeuring is afhankelijk van het al of niet voldoen aan de opgelegde voorwaarden binnen de opgelegde termijn. Om dat te beoordelen zal de bevoegde autoriteit zich laten bijstaan door het verificatiebureau. Als binnen de opgelegde termijn niet aan de voorwaarden is voldaan, keurt de

bevoegde autoriteit het voorstel van monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar n+1 af. De bevoegde autoriteit zal een administratieve geldboete opleggen overeenkomstig artikel 26bis, § 1, van het REG-decreet, als de datum waarop de vliegtuigexploitant over een overeenkomstig artikel 27/6 van dit besluit goedgekeurd monitoringplan moet beschikken, verstreken is.

In geval van goedkeuring bezorgt de bevoegde autoriteit het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar n+1 aan de vliegtuigexploitant door middel van een betekening.

Art. 27/9. Als er zich, in afwijking van artikel 27/8 van dit besluit, geen wijzigingen CO₂-emissies hebben voorgedaan tijdens het kalenderjaar n, moet de vliegtuigexploitant dat tegen uiterlijk 1 november van het kalenderjaar n melden aan de bevoegde autoriteit door middel van een betekening.

De bevoegde autoriteit zal het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies voor het kalenderjaar n binnen twee maanden na die melding goedkeuren voor het kalenderjaar n+1 en brengt de vliegtuigexploitant op de hoogte van de beslissing tot goedkeuring door middel van een betekening.

Onderafdeling III. — Het CO₂-emissiejaarrapport

Art. 27/10. § 1. De vliegtuigexploitant moet een CO₂-emissiejaarrapport indienen bij het verificatiebureau, zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

§ 2. In het CO₂-emissiejaarrapport worden gegevens opgenomen die worden bewaakt overeenkomstig het monitoringplan CO₂-emissies dat volgens artikel 27/7, § 4, 27/8, § 4 of artikel 27/9 werd goedgekeurd. Het CO₂-emissiejaarrapport bevat alle emissies, uitgestoten tijdens het voorgaande kalenderjaar ten gevolge van de luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, die de vliegtuigexploitant heeft uitgevoerd.

Elke vliegtuigexploitant neemt de volgende informatie op :

1° gegevens voor het identificeren van de vliegtuigexploitant, waaronder :

- a) de naam van de vliegtuigexploitant;
- b) het adres, met inbegrip van postcode en land, zijn contactadres als dat daarvan afwijkt;
- c) de registratienummers van de luchtvaartuigen en de typen van luchtvaartuigen die in het rapporteringjaar zijn gebruikt voor de uitoefening van de luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor hij de vliegtuigexploitant is;
- d) het nummer en de afgevende instantie van het bewijs luchtvaartexploitant en de exploitatievergunning waaronder de luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor hij de vliegtuigexploitant is, zijn uitgeoefend;
- e) het adres, telefoonnummer, fax en e-mailadres van een contactpersoon;
- f) de naam van de eigenaar van het luchtvaartuig;

2° voor ieder type brandstof waarvoor de emissies berekend worden :

- a) het brandstofverbruik;
- b) de emissiefactor;
- c) het totaal van de cumulatieve emissies van alle vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringjaar en die vallen onder de luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor hij de exploitant is;
- d) de cumulatieve emissies van :
 - 1) alle vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringjaar en die vallen onder luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III bij dit besluit, waarvoor hij de exploitant is, en die zijn vertrokken van een luchtvaartterrein op het grondgebied van een lidstaat en zijn aangekomen op een luchtvaartterrein op het grondgebied van dezelfde lidstaat;
 - 2) alle andere vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringjaar en die vallen onder luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor hij de exploitant is,
- e) de cumulatieve emissies van alle vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringjaar en die vallen onder de luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor hij de exploitant is en die :
 - 1) zijn vertrokken vanuit elke lidstaat, en
 - 2) zijn aangekomen in elke lidstaat vanuit een derde land;
- f) onzekerheid.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, kan nadere regels bepalen voor de rapportage van CO₂-emissies.

§ 3. Het verificatiebureau verifieert het CO₂-emissiejaarrapport overeenkomstig artikel 32/2, en overeenkomstig de principes die de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, heeft bepaald. Het neemt binnen een termijn van twee maanden, te rekenen vanaf de datum waarop de vliegtuigexploitant het CO₂-emissiejaarrapport heeft ingediend bij de verificateur, een beslissing over het al dan niet bevredigend karakter van het bij hem ingediende CO₂-emissiejaarrapport. Het verificatiebureau bezorgt het geverifieerde rapport onverwijld aan de vliegtuigexploitant via een betekening.

§ 4. Als uit de verificatie van het CO₂-emissiejaarrapport blijkt dat bij de emissiebepaling afgeweken werd van de methodiek als opgenomen in het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies voor het rapporteringjaar of van de door het verificatiebureau goedgekeurde alternatieve monitoringmethodiek in geval van een ingrijpende abnormale omstandigheid als vermeld in artikel 27/13, § 3, waardoor omissies, fouten, foutieve voorstellingen en dergelijke hebben plaatsgevonden, zal dat op een conservatieve manier gecorrigeerd worden in het CO₂-emissiejaarrapport, voor het als bevredigend geverifieerd kan worden. Deze conservatieve correctie houdt in dat de gerapporteerde CO₂-emissies verhoogd worden met een percentage dat overeenkomt met de onzekerheid op de gerapporteerde CO₂-emissies tengevolge van deze omissies, fouten, foutieve voorstellingen en dergelijke.

§ 5. Met ingang van 2011 moet de vliegtuigexploitant tegen uiterlijk 31 maart van elk jaar een als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport in bij de bevoegde autoriteit, zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

Als de vliegtuigexploitant met ingang van 2011 geen als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport indient op uiterlijk 31 maart van elk jaar, bepaalt de bevoegde autoriteit een alternatief emissiecijfer op basis van instrumenten, geïmplementeerd door Eurocontrol en goedgekeurd door de Europese Commissie of op basis van de best beschikbare informatie. Daarbij kunnen correctiefactoren worden toegepast om mogelijke onnauwkeurigheden in de modelleringsmethoden te compenseren.

De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant op de hoogte van het geschatte alternatieve emissiecijfer door middel van een betekening.

§ 6. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt de sjabloon en de toelichting vast voor het rapport CO₂-emissies dat de vliegtuigexploitant, moet indienen.

Afdeling IV. — Wijziging tonkilometergegevens of wijziging CO₂-emissies

Art. 27/11. § 1. De vliegtuigexploitant moet onverwijld elke substantiële wijziging tonkilometergegevens of elke substantiële wijziging CO₂-emissies aan de bevoegde autoriteit voorstellen en elke niet-substantiële wijziging tonkilometergegevens of elke niet-substantiële wijziging CO₂-emissies doorvoeren als :

- 1° daardoor de nauwkeurigheid van de verstrekte gegevens wordt verbeterd, tenzij dit technisch niet haalbaar is of leidt tot onredelijke kosten;
- 2° de bevoegde autoriteit de wijziging tonkilometergegevens of de wijziging CO₂-emissies voorschrijft;
- 3° er fouten werden vastgesteld in de gegevens die voortvloeien uit de monitoringmethodiek;
- 4° het goedgekeurde monitoringplan of de achterliggende procedures niet meer overeenstemmen met de regels die de minister, bevoegd voor het leefmilieu, heeft bepaald.

Met behoud van de toepassing van het eerste lid kan de vliegtuigexploitant op eigen initiatief een substantiële wijziging tonkilometergegevens of een substantiële wijziging CO₂-emissies voorstellen aan de bevoegde autoriteit of een niet-substantiële wijziging tonkilometergegevens of een niet-substantiële wijziging CO₂-emissies doorvoeren.

§ 2. De vliegtuigexploitant moet elke wijziging tonkilometergegevens of elke wijziging CO₂-emissies registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens of het logboek wijzigingen CO₂-emissies.

§ 3. De vliegtuigexploitant moet een niet-substantiële wijziging tonkilometergegevens of een niet-substantiële wijziging CO₂-emissies vanaf het moment dat hij er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, opnemen in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens of het logboek wijzigingen CO₂-emissies.

In voorkomend geval moet de vliegtuigexploitant niet-substantiële wijzigingen tonkilometergegevens om de vier maanden, te rekenen vanaf de start van het rapporteringjaar, ter informatie naar het verificatiebureau sturen. Dat gebeurt door middel van een betekening of per elektronische post, met als bijlage een afdruk van het logboek wijzigingen tonkilometergegevens van de voorbije vier maanden, samen met een verklarende tekst.

In voorkomend geval moeten niet-substantiële wijzigingen CO₂-emissies jaarlijks uiterlijk tegen 1 november ter informatie naar het verificatiebureau gestuurd worden. Dat gebeurt door middel van een betekening of per elektronische post, met als bijlage een afdruk van het logboek wijzigingen CO₂-emissies, samen met een verklarende tekst.

In afwijking van het eerste lid moet de vliegtuigexploitant niet-substantiële wijzigingen tonkilometergegevens of niet-substantiële wijzigingen CO₂-emissies betreffende contactgegevens of andere administratieve gegevens die nodig zijn voor de communicatie tussen de bevoegde autoriteit en de vliegtuigexploitant of betreffende het uitoefenen van een luchtvaartactiviteit tussen een nieuwe luchtvaartterreincombinatie, aan de bevoegde autoriteit melden vanaf het moment dat hij er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen. Die melding gebeurt door betekening of per elektronische post.

§ 4. Een substantiële wijziging tonkilometergegevens of een substantiële wijziging CO₂-emissies moeten worden gemeld en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de bevoegde autoriteit vanaf het moment dat de vliegtuigexploitant er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen.

De vliegtuigexploitant stuurt het volledig ingevulde meldingsformulier substantiële wijziging tonkilometergegevens of het volledig ingevulde meldingsformulier substantiële wijziging CO₂-emissies, samen met het voorstel van de substantiële wijziging en, in voorkomend geval, het voorstel van de aanpassing van het monitoringplan tonkilometergegevens of het voorstel van de aanpassing van het monitoringplan CO₂-emissies naar de bevoegde autoriteit. Dat gebeurt zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant de ontvangst van het meldingsformulier substantiële wijziging tonkilometergegevens of het meldingsformulier substantiële wijziging CO₂-emissies door middel van een betekening. De bevoegde autoriteit bezorgt het meldingsformulier substantiële wijziging tonkilometergegevens of het meldingsformulier substantiële wijziging CO₂-emissies onverwijld aan het verificatiebureau.

Het verificatiebureau kan tijdens de verificatie van de substantiële wijziging tonkilometergegevens of van de substantiële wijziging CO₂-emissies met de vliegtuigexploitant contact opnemen voor verdere informatie. In voorkomend geval kan het verificatiebureau verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van luchtvaartactiviteiten. Het verificatiebureau bezorgt de geverifieerde substantiële wijziging tonkilometergegevens of de geverifieerde substantiële wijziging CO₂-emissies met een advies over de goedkeuring aan de bevoegde autoriteit.

Op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies keurt de bevoegde autoriteit de substantiële wijziging en, in voorkomend geval, de voorgestelde aanpassing van het monitoringplan al dan niet goed. De bevoegde autoriteit betekent de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring aan de vliegtuigexploitant.

De bevoegde autoriteit kan beslissen dat de substantiële wijziging tonkilometergegevens of de substantiële wijziging CO₂-emissies voorlopig wordt goedgekeurd, waarbij een aantal voorwaarden worden opgelegd waaraan binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan. De definitieve goedkeuring of afkeuring van de substantiële wijziging tonkilometergegevens of de substantiële wijziging CO₂-emissies is afhankelijk van het al of niet voldoen aan de opgelegde voorwaarden binnen de opgelegde termijn. Om dat te beoordelen zal de bevoegde autoriteit zich laten bijstaan door het verificatiebureau. Als binnen de opgelegde termijn niet aan de voorwaarden is voldaan, wordt de substantiële wijziging tonkilometergegevens of de substantiële wijziging CO₂-gegevens door de bevoegde autoriteit afgekeurd.

Bij goedkeuring van de substantiële wijziging tonkilometergegevens of de substantiële wijziging CO₂-emissies wordt die wijziging toegevoegd aan het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens of aan het goedgekeurde

monitoringplan CO₂-emissies als addendum. Een substantiële wijziging mag pas uitgevoerd worden na goedkeuring ervan door de bevoegde autoriteit. De substantiële wijziging tonkilometergegevens of de substantiële wijziging CO₂-emissies moet na de goedkeuring ervan door de bevoegde autoriteit onmiddellijk door de vliegtuigexploitant worden opgenomen in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens of in het logboek wijzigingen CO₂-emissies.

Art. 27/12. De minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt de volgende sjablonen en toelichtingen vast :

- 1° de sjabloon en de toelichting voor het logboek wijzigingen tonkilometergegevens;
- 2° de sjabloon en de toelichting voor het logboek wijzigingen CO₂-emissies;
- 3° de sjabloon en de toelichting voor het meldingsformulier substantiële wijziging tonkilometergegevens;
- 4° de sjabloon en de toelichting voor het meldingsformulier substantiële wijziging CO₂-emissies.

Afdeling V. — Abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of abnormale omstandigheid CO₂-emissies

Art. 27/13. § 1. De vliegtuigexploitant moet elke al of niet ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of elke al of niet ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies vanaf het moment waarop de vliegtuigexploitant er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens of in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies, met vermelding van de genomen maatregelen en de alternatieve monitoringmethodiek.

§ 2. De vliegtuigexploitant moet alles in het werk stellen om de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of de abnormale omstandigheid CO₂-emissies zo snel mogelijk te verhelpen.

§ 3. De vliegtuigexploitant moet een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies uiterlijk vijf werkdagen na de dag waarop de vliegtuigexploitant er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, melden en ter goedkeuring voorleggen aan het verificatiebureau.

De vliegtuigexploitant stuurt het volledig ingevulde meldingsformulier abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of het volledig ingevulde meldingsformulier abnormale omstandigheid CO₂-emissies, samen met het voorstel van een alternatieve monitoringmethodiek tonkilometergegevens of het voorstel van een alternatieve monitoringmethodiek CO₂-emissies naar het verificatiebureau. Dat gebeurt zowel door middel van een betekening, als van een exemplaar in digitale vorm op een elektronische drager. De papieren versie bevat een door de vliegtuigexploitant ondertekende brief waarin hij verklaart dat de digitaal verstrekte gegevens volledig overeenstemmen met de schriftelijke versie.

Het verificatiebureau kan tijdens de verificatie van de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of van de abnormale omstandigheid CO₂-emissies met de vliegtuigexploitant contact opnemen voor verdere informatie. In voorkomend geval kan het verificatiebureau verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van luchtvaartactiviteiten.

Binnen twee maanden na ontvangst van het meldingsformulier abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of van het meldingsformulier abnormale omstandigheid CO₂-emissies neemt het verificatiebureau een beslissing over de goedkeuring of afkeuring van de voorgestelde monitoringmethodiek.

Art. 27/14. De minister, bevoegd voor het leefmilieu, stelt de volgende sjablonen en toelichtingen vast :

- 1° de sjabloon en de toelichting voor het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens;
- 2° de sjabloon en de toelichting voor het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies;
- 3° de sjabloon en de toelichting voor het meldingsformulier ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens;
- 4° de sjabloon en de toelichting voor het meldingsformulier ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies.

Afdeling VI. — De stopzetting van een luchtvaartactiviteit door de vliegtuigexploitant

Art. 27/15. § 1. De vliegtuigexploitant moet elke stopzetting van zijn luchtvaartactiviteit melden aan de bevoegde autoriteit vanaf het moment dat hij er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen. Dat gebeurt door middel van een betekening met vermelding van de periode waarin de vliegtuigexploitant geen luchtvaartactiviteit zal uitoefenen.

De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant de ontvangst van de melding van de stopzetting van de luchtvaartactiviteit door middel van een betekening.

§ 2. In geval van een melding van stopzetting van de luchtvaartactiviteit overeenkomstig paragraaf 1 hoeft de vliegtuigexploitant vanaf het moment van de bevestiging van de ontvangst van de melding door de bevoegde autoriteit niet meer te beschikken over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies voor de kalenderjaren waarvoor de vliegtuigexploitant geen luchtvaartactiviteiten uitoefent. Tevens hoeft de vliegtuigexploitant geen geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport meer in te dienen voor de kalenderjaren waarvoor de vliegtuigexploitant geen luchtvaartactiviteiten uitvoert.

§ 3. Een vliegtuigexploitant die overeenkomstig paragraaf 1 een stopzetting van een luchtvaartactiviteit heeft gemeld en tijdens de periode 2013-2020 opnieuw een luchtvaartactiviteit opstart, moet uiterlijk zes maanden na de datum waarop de luchtvaartactiviteit van de vliegtuigexploitant opnieuw van start is gegaan, beschikken over een goedgekeurd monitoringplan CO₂ emissies.

Afdeling VII. — De verlening van aan vliegtuigexploitanten toegewezen emissierechten

Art. 27/16. Jaarlijks op uiterlijk 28 februari worden de aan de vliegtuigexploitant toegewezen emissierechten verleend die voor dat jaar zijn toegewezen.

Met ingang van het jaar 2017 worden jaarlijks op uiterlijk 28 februari de emissierechten verleend die uit de bijzondere reserve aan de vliegtuigexploitant worden toegewezen, die voor dat jaar zijn toegewezen.

Afdeling VIII. — De inlevering van emissierechten door vliegtuigexploitant

Art. 27/17. Met ingang van 1 januari 2013 is de vliegtuigexploitant verplicht om uiterlijk tegen 30 april van ieder kalenderjaar emissierechten in te leveren via afboeking in het nationaal register.

Het aantal ingeleverde emissierechten moet overeenkomen met de hoeveelheid CO₂-emissies die ten gevolge van de door de vliegtuigexploitant uitgevoerde luchtvaartactiviteit werd veroorzaakt in het voorgaande kalenderjaar, zoals is opgenomen in het als bevredigend geverifieerde CO₂-emissiejaarrapport voor het laatst genoemde jaar of moet in voorkomend geval, overeenkomen met het alternatieve emissiecijfer dat overeenkomstig artikel 27/10, § 5, tweede lid werd bepaald.

In geval van stopzetting van de luchtvaartactiviteit blijft de inleveringsplicht gelden voor de periode waarin de vliegtuigexploitant nog een luchtvaartactiviteit heeft uitgeoefend. »

Art. 8. In artikel 28 van hetzelfde besluit worden de zin « Bij een verandering van identiteit van de exploitant past de bevoegde autoriteit het definitief goedgekeurde toewijzingsplan aan door de vermelding van de naam en het adres van de nieuwe exploitant. » geschrapt.

Art. 9. In artikel 31 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° de woorden « exploitant van een BKG-inrichting » en het woord « exploitant », worden telkens vervangen door de woorden « exploitant van een BKG-inrichting of de vliegtuigexploitant »;
- 2° in paragraaf 1 worden de woorden « door de BKG-inrichting » geschrapt;
- 3° aan paragraaf 1, eerste lid worden de woorden « of overeenkomstig artikel 27/17 van dit besluit » toegevoegd;
- 4° in paragraaf 6 worden tussen de woorden « vermeld in artikel 4.10.1.2. van titel II van het VLAREM » en de woorden « ,wordt jaarlijks, » de woorden « of vermeld in artikel 27/17 van dit besluit » ingevoegd.

Art. 10. Aan hoofdstuk IV van hetzelfde besluit worden een artikel 31/1 en 31/2 toegevoegd, die luiden als volgt :

« Art. 31/1. § 1. Met ingang van het jaar 2010 wordt overeenkomstig artikel 26bis, § 1, eerste lid, van het REG-decreet een administratieve geldboete opgelegd aan de vliegtuigexploitant die op 1 januari van elk jaar niet beschikt over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies.

In afwijking van het eerste lid wordt overeenkomstig artikel 26bis, § 1, tweede lid, van het REG-decreet aan de vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 augustus 2009, die over een geldige Belgische exploitatievergunning beschikt en die uiterlijk zes maanden na de aanvang van de luchtvaartactiviteit niet over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies beschikt, een administratieve geldboete opgelegd.

In afwijking van het eerste lid wordt overeenkomstig artikel 26bis, § 1, tweede lid, van het REG-decreet aan de vliegtuigexploitant een administratieve geldboete opgelegd die na stopzetting van een luchtvaartactiviteit de luchtvaartactiviteit opnieuw opstart en niet over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies beschikt uiterlijk zes maanden na de datum waarop de luchtvaartactiviteit van de vliegtuigexploitant opnieuw van start is gegaan.

In afwijking van het eerste lid wordt overeenkomstig artikel 26bis, § 1, tweede lid, van het REG-decreet aan de vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 augustus 2009, die niet over een geldige Belgische exploitatievergunning beschikt en die uiterlijk zes maanden na de datum van de publicatie van de lijst van vliegtuigexploitanten door de Europese Commissie, vermeld in artikel 18bis, derde lid, van de richtlijn, niet over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies beschikt, een administratieve geldboete opgelegd.

§ 2. De administratieve geldboete wordt berekend op basis van de volgende formule : $E \times 0,50$ euro, waarbij :

- 1° E = de geschatte CO₂-emissies, uitgedrukt in ton CO₂, uitgestoten ten gevolge van de luchtvaartactiviteiten van de vliegtuigexploitant tijdens de referentiebewakingperiode. De CO₂-emissies worden geschat op basis van door de Europese Commissie goedgekeurde instrumenten die Eurocontrol heeft geïmplementeerd. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, wijst de door de Europese Commissie goedgekeurde instrumenten aan.

In het eerste lid wordt onder de referentiebewakingperiode verstaan : de meest recente periode, die even lang is als de bewakingsperiode en die voorafgaat aan de datum waarop de vliegtuigexploitant over een goedgekeurd monitoringplan moet beschikken. Als de vliegtuigexploitant niet tijdens de volledige referentiebewakingperiode luchtvaartactiviteiten heeft uitgevoerd, worden de emissies voor die periode geschat en geëxtrapoleerd naar de duur van de bewakingperiode. De bewakingperiode is de periode tussen de datum waarop de vliegtuigexploitant over een monitoringplan moet beschikken dat overeenkomstig artikel 20ter, § 6, van het REG-decreet is goedgekeurd en het einde van het kalenderjaar waarin die datum valt.

§ 3. De procedure, vermeld in artikel 31, § 2 tot en met § 5, is van toepassing op de §§ 1 en 2.

Art. 31/2. § 1. Conform artikel 26bis, § 2, van het REG-decreet wordt een administratieve geldboete opgelegd aan de vliegtuigexploitant die op 31 maart van elk jaar geen als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport heeft ingediend.

De administratieve geldboete wordt berekend op basis van de volgende formule : $E \times 0,50$ euro, waarbij :

- 1° E = de geschatte CO₂-emissies, uitgedrukt in ton CO₂, uitgestoten ten gevolge van een luchtvaartactiviteit van de vliegtuigexploitant tijdens het rapporteringjaar waarvoor geen CO₂-emissiejaarrapport werd ingediend. De CO₂-emissies worden geschat op basis van door de Europese Commissie goedgekeurde instrumenten die Eurocontrol heeft geïmplementeerd.

§ 2. De procedure, vermeld in artikel 31, § 2 tot en met § 5, is van toepassing op de §§ 1 en 2.

§ 3. De vliegtuigexploitant van wie het CO₂-emissiejaarrapport van het voorgaande kalenderjaar uiterlijk op 31 maart van het lopende jaar niet als bevredigend is geverifieerd, mag overeenkomstig artikel 20ter, § 7 van het REG-decreet geen emissierechten meer overdragen tot dat rapport als bevredigend is geverifieerd, of totdat krachtens het eerste lid van artikel 20ter, § 7 van het REG-decreet een alternatief emissiecijfer is bepaald en ingegeven in het nationaal register. »

Art. 11. Aan hoofdstuk V van hetzelfde besluit worden een artikel 32/1, 32/2 en 32/3 toegevoegd, die luiden als volgt :

« Art.32/1. § 1. Het verificatiebureau onderzoekt bij het verificatieproces het rapport, vermeld in artikel 7/1, § 1. Daarbij worden de betrouwbaarheid, de geloofwaardigheid en de nauwkeurigheid van de gerapporteerde emissies van broeikasgassen beoordeeld, en wordt de informatie over de emissies van broeikasgassen onderzocht, in het bijzonder :

- 1° de gerapporteerde activiteitsgegevens en de metingen en berekeningen die daarmee verband houden;
- 2° de keuze en het gebruik van emissiefactoren;
- 3° de berekeningen die leiden tot de bepaling van de totale emissies;
- 4° als er metingen zijn gebruikt, de juistheid van de keuze en de wijze van toepassing van de meetmethoden.

§ 2. Het verificatiebureau stelt een verslag op over het verificatieproces, waarin wordt vermeld of de gerapporteerde emissies van broeikasgassen als bevredigend kunnen worden geverifieerd.

In dat verslag komen alle onderwerpen aan de orde die voor het verrichte werk van belang zijn. Er kan worden verklaard dat het rapport als bevredigend wordt geverifieerd, als naar de mening van het verificatiebureau de totale emissies van broeikasgassen niet wezenlijk verkeerd zijn weergegeven.

Als het rapport niet als bevredigend wordt geverifieerd, kan het verificatiebureau in zijn verslag een alternatief emissiecijfer bepalen.

§ 3. Het verificatiebureau bezorgt het verslag aan de afdeling.

Art. 32/2. § 1. Het verificatiebureau onderzoekt bij het verificatieproces het CO₂-emissiejaarrapport, vermeld in artikel 20ter, § 7, van het REG-decreet, en de bewaking tijdens het voorafgaande jaar.

Daarbij worden de betrouwbaarheid, de geloofwaardigheid en de nauwkeurigheid van de bewakingssystemen en de gerapporteerde gegevens beoordeeld, en wordt de informatie over de emissies onderzocht, in het bijzonder :

- 1° de gerapporteerde activiteitengegevens, en de metingen en berekeningen die daarmee verband houden;
- 2° de keuze en het gebruik van emissiefactoren;
- 3° de berekeningen die leiden tot de bepaling van de totale emissies;
- 4° als er metingen zijn gebruikt, de juistheid van de keuze en de wijze van toepassing van de meetmethoden.

§ 2. De emissies waarover in het CO₂-emissiejaarrapport verslag is uitgebracht, kunnen alleen worden goedgekeurd als betrouwbare, geloofwaardige gegevens en informatie het mogelijk maken de emissies te bepalen met een hoge mate van zekerheid.

Voor een hoge mate van zekerheid moet de vliegtuigexploitant aangetoond hebben dat :

- 1° de gerapporteerde gegevens vrij zijn van inconsistenties;
- 2° de gegevens verzameld zijn overeenkomstig de toepasselijke wetenschappelijke normen;
- 3° de desbetreffende documenten van het gebruikte luchtvaartuig voor de uitoefening van de luchtvaartactiviteiten waarop het CO₂-emissiejaarrapport betrekking heeft, volledig en consistent zijn.

§ 3. Het verificatiebureau houdt rekening met de vraag of de vliegtuigexploitant geregistreerd is in het kader van EMAS, het communautaire milieubeheer- en milieuauditsysteem, of over een gelijkwaardig milieu- of energiezorgsysteem beschikt.

§ 4. De verificatie moet worden gebaseerd op een strategische analyse van alle luchtvaartactiviteiten die de vliegtuigexploitant heeft verricht en waarop het CO₂-emissiejaarrapport betrekking heeft. Daarvoor heeft de verificateur een overzicht nodig van alle activiteiten en hun betekenis voor het emissieniveau van alle luchtvaartactiviteiten die de vliegtuigexploitant heeft verricht en waarop het CO₂-emissiejaarrapport betrekking heeft.

Het verificatiebureau moet zich er in het bijzonder van vergewissen dat :

- 1° het CO₂-emissiejaarrapport gegevens bevat over alle vluchten die vallen onder luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III. Het verificatiebureau zal in die taak worden ondersteund door middel van gegevens over dienstregelingen en andere gegevens over het verkeer van de vliegtuigexploitant, waaronder gegevens van Eurocontrol die het heeft opgevraagd;
- 2° de cumulatieve gegevens over het brandstofverbruik en de gegevens over de brandstof die voor het luchtvaartuig dat de luchtvaartactiviteit verricht, werd aangekocht of anderszins verschaft, consistent zijn.

§ 5. De verificatie van de overgelegde informatie vindt zo nodig plaats op de locaties die door de vliegtuigexploitant heeft gebruikt voor de uitoefening van de luchtvaartactiviteiten waarop het CO₂-emissiejaarrapport betrekking heeft. De verificateur neemt steekproeven om de betrouwbaarheid van de gerapporteerde gegevens en informatie vast te stellen. De verificateur krijgt toegang tot alle locaties en tot alle informatie in verband met het onderwerp van de verificatie.

§ 6. Het verificatiebureau moet alle bronnen van emissies van elk luchtvaartuig waarvoor de vliegtuigexploitant verantwoordelijk is, evalueren met het oog op de betrouwbaarheid van de gegevens van elke bron die bijdraagt tot de totale emissies van elk luchtvaartuig waarvoor de vliegtuigexploitant verantwoordelijk is.

§ 7. Aan de hand van die analyse identificeert het verificatiebureau uitdrukkelijk de bronnen met een groot foutenpotentieel, en andere aspecten van de bewakings- en rapportageprocedure die waarschijnlijk zullen bijdragen tot fouten bij de bepaling van de totale emissies. Het betreft hier met name de keuze van de emissiefactoren en de berekeningen die nodig zijn om de emissies van afzonderlijke emissiebronnen vast te stellen. Bijzondere aandacht wordt besteed aan bronnen met een groot foutenpotentieel en aan de desbetreffende aspecten van de bewakingsprocedure.

§ 8. Het verificatiebureau houdt rekening met alle risicobeheersingmethoden die de vliegtuigexploitant toepast om de mate van onzekerheid zo klein mogelijk te houden.

§ 9. Het verificatiebureau stelt een verslag op over het verificatieproces, waarin wordt vermeld of het CO₂-emissiejaarrapport, vermeld in artikel 20ter, § 7, van het REG-decreet, bevredigend is.

In dat verslag komen alle onderwerpen aan de orde die voor het verrichte werk van belang zijn. Er kan worden verklaard dat het CO₂-emissiejaarrapport, vermeld in artikel 20ter, § 7, van het REG-decreet, bevredigend is, als naar de mening van het verificatiebureau de totale emissies niet wezenlijk verkeerd zijn weergegeven.

§ 10. Het verificatiebureau is onafhankelijk van de vliegtuigexploitant, voert zijn werk serieus uit op een objectieve, professionele wijze en is vertrouwd met :

- 1° de normen en richtsnoeren voor de bewaking en rapportage van CO₂-emissies door luchtvaartactiviteiten die door de Europese Commissie conform artikel 14, eerste lid van de richtlijn heeft goedgekeurd;
- 2° de wettelijke en reglementaire bepalingen die toepasselijk zijn op de te verifiëren luchtvaartactiviteiten;
- 3° de totstandkoming van alle informatie over elke emissiebron van elk luchtvaartuig waarvoor de vliegtuigexploitant verantwoordelijk is, met name wat de verzameling, meting, berekening en rapportage van gegevens betreft.

Art. 32/3. § 1. De algemene beginselen en methode voor de verificatie van het CO₂-emissiejaarrapport, vermeld in artikel 32/2, zijn tevens van toepassing voor zover dat van toepassing is, op de verificatie van het rapport tonkilometergegevens.

§ 2. Het verificatiebureau moet zich er in het bijzonder van vergewissen dat :

- 1° het rapport tonkilometergegevens alleen gegevens bevat over vluchten die vallen onder luchtvaartactiviteiten, vermeld in bijlage III, waarvoor de vliegtuigexploitant verantwoordelijk is en die daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Het verificatiebureau zal in deze taak worden ondersteund door middel van gegevens over het verkeer van de vliegtuigexploitant, waaronder door de vliegtuigexploitant opgevraagde gegevens van Eurocontrol;
- 2° de door de vliegtuigexploitant gerapporteerde vracht overeenkomt met de door hem voor veiligheidsdoel-einden bijgehouden documenten over de vracht. »

Art. 12. In hoofdstuk VI van hetzelfde besluit wordt een afdeling *Ibis* ingevoegd, die bestaat uit artikel 35/1, dat luidt als volgt :

« *Afdeling Ibis.* — Inleveren van CER's en ERU's door de vliegtuigexploitant

Art. 35/1. De vliegtuigexploitant mag voor het jaar 2012 CER's en ERU's gebruiken, met uitzondering van die vermeld in artikel 35, tot 15 procent van het aantal emissierechten dat hij als gevolg van artikel 27/17 moet inleveren. »

Art. 13. Aan hetzelfde besluit wordt een bijlage II toegevoegd, die als bijlage 1 bij dit besluit is gevoegd.

Art. 14. Aan hetzelfde besluit wordt een bijlage III toegevoegd, die als bijlage 2 bij dit besluit is gevoegd.

Art. 15. Dit besluit treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 16. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 4 september 2009.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,
J. SCHAUVLIEGE

Bijlage 1

Bijlage II. — Categorieën activiteiten

1. Installaties of delen van installaties die voor onderzoek, ontwikkeling en het testen van nieuwe producten en processen worden gebruikt, en installaties die uitsluitend biomassa gebruiken, vallen niet onder deze bijlage.
2. De hieronder genoemde drempelwaarden hebben betrekking op de productiecapaciteit of op het vermogen. Als in dezelfde installatie verscheidene, onder dezelfde categorie vallende activiteiten worden uitgevoerd, worden de vermogens van de activiteiten bij elkaar opgeteld.
3. Als het totale nominaal thermisch ingangsvermogen van een installatie wordt berekend, worden het nominaal thermische ingangsvermogen van alle technische eenheden die deel uitmaken van de installatie en waarin brandstoffen worden verbrand, bij elkaar opgeteld. Die eenheden kunnen onder andere alle soorten stookketels, branders, turbines, verwarmingstoestellen, ovens, verbranders, gloeiovens, draaiovens, droogovens, drogers, motoren, brandstofcellen, chemische looping-verbrandingseenheden, fakkels en thermische of katalytische naverbranders omvatten. Eenheden met een nominaal thermisch ingangsvermogen van minder dan 3 MW en eenheden die uitsluitend biomassa gebruiken, worden bij de berekening buiten beschouwing gelaten. Tot « eenheden die uitsluitend biomassa gebruiken » behoren ook eenheden waarin alleen bij het opstarten of uitschakelen fossiele brandstoffen worden gebruikt.
4. Als een eenheid gebruikt wordt voor een activiteit waarvoor de drempel niet is uitgedrukt als het totale nominaal thermisch ingangsvermogen, heeft de drempel voor die activiteit de voorrang.
5. Als blijkt dat de capaciteitsdrempel van een van de activiteiten, vermeld in deze bijlage, in een installatie wordt overschreden, worden alle eenheden waarin brandstoffen worden verbrand, met uitzondering van eenheden voor de verbranding van gevaarlijke afvalstoffen of van huishoudelijk afval, opgenomen.

Activiteiten	Broeikasgassen
1. Verbranden van brandstof in installaties met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW (met uitzondering van installaties voor het verbranden van gevaarlijke afvalstoffen of huishoudelijk afval).	Kooldioxide
2. Raffineren van aardoliën.	Kooldioxide
3. Productie van cokes.	Kooldioxide
4. Roosten of sinteren, met inbegrip van pelletiseren, van erts (met inbegrip van zwavelhoudend erts).	Kooldioxide
5. Productie van ruwijzer of staal (primaire of secundaire smelting, met inbegrip van continugieten) met een capaciteit van meer dan 2,5 ton per uur.	Kooldioxide
6. Productie of bewerking van ferrometalen (met inbegrip van ferrolegeringen) waarbij verbrandingseenheden met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW worden gebruikt. Bewerking omvat, onder meer, walserijen, herverhitters, gloeiovens, smederijen, gieterijen, coating en beitsen.	Kooldioxide
7. Productie van primair aluminium.	Kooldioxide en perfluorkoolstoffen
8. Productie van secundair aluminium waarbij verbrandingseenheden met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW worden gebruikt.	Kooldioxide

Activiteiten	Broeikasgassen
9. Productie of bewerking van non-ferrometalen, met inbegrip van de productie van legeringen, raffinage, gieterijen enzovoort, waarbij verbrandingseenheden met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen (met inbegrip van brandstoffen die als reductoren worden ingezet) van meer dan 20 MW worden gebruikt.	Kooldioxide
10. Productie van cementklinkers in draaiovens met een productiecapaciteit van meer dan 500 ton per dag of in andere ovens met een productiecapaciteit van meer dan 50 ton per dag.	Kooldioxide
11. Productie van kalk of het calcineren van dolomiet of magnesiet in draaiovens of in andere ovens met een productiecapaciteit van meer dan 50 ton per dag.	Kooldioxide
12. Fabricage van glas, met inbegrip van de fabricage van glasvezels, met een smeltcapaciteit van meer dan 20 ton per dag.	Kooldioxide
13. Fabricage van keramische producten door middel van verhitting, in het bijzonder dakpannen, bakstenen, vuurvaste stenen, tegels, aardewerk of porselein, met een productiecapaciteit van meer dan 75 ton per dag.	Kooldioxide
14. Fabricage van isolatiemateriaal uit minerale wol met gebruikmaking van glas, steen of slakken met een smeltcapaciteit van meer dan 20 ton per dag.	Kooldioxide
15. Drogen of calcineren van gips of het produceren van gipsplaten en andere gipsproducten, waarbij verbrandingseenheden met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW worden gebruikt.	Kooldioxide
16. Productie van pulp uit hout of andere vezelhoudende materialen.	Kooldioxide
17. Productie van papier of karton met een productiecapaciteit van meer dan 20 ton per dag.	Kooldioxide
18. Productie van roet waarbij organische stoffen zoals olie, teer en kraak- en destillatieresiduen worden verkoold, waarbij verbrandingseenheden met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW worden gebruikt.	Kooldioxide
19. Productie van salpeterzuur.	Kooldioxide en distikstofoxide
20. Productie van adipinezuur.	Kooldioxide en distikstofoxide
21. Productie van glyoxal en glyoxylzuur.	Kooldioxide en distikstofoxide
22. Productie van ammoniak.	Kooldioxide
23. Productie van organische bulkchemicaliën door kraken, reforming, gedeeltelijke of volledige oxidatie of vergelijkbare processen, met een productiecapaciteit van meer dan 100 ton per dag.	Kooldioxide
24. Productie van waterstof (H ₂) en synthegas door reforming of gedeeltelijke oxidatie met een productiecapaciteit van meer dan 25 ton per dag.	Kooldioxide
25. Productie van natriumcarbonaat (Na ₂ CO ₃) en natriumbicarbonaat (NaHCO ₃).	Kooldioxide

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2009 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen.
Brussel, 4 september 2009.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,
J. SCHAUVLIEGE

Bijlage 2

Bijlage III. — Lijst van luchtvaartactiviteiten

Alle vluchten die vertrekken van of aankomen op een luchtvaartterrein dat gelegen is op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie vallen onder de luchtvaartactiviteit ».

Het begrip vlucht is een vluchtsector, wat een vlucht of een reeks van vluchten is, die begint op de parkeerplaats van het luchtvaartuig en eindigt op de parkeerplaats van het luchtvaartuig.

Het begrip luchtvaartterrein betekent een welomschreven gebied op het land of op het water, met inbegrip van de gebouwen, de installaties en de uitrusting, bedoeld om volledig of gedeeltelijk te gebruiken voor de aankomst, het vertrek en de groundbeweging van luchtvaartuigen.

Als de vliegtuigexploitant een luchtvaartactiviteit uitvoert, als vermeld in deze bijlage, valt de vliegtuigexploitant onder het toepassingsgebied van het Europese emissiehandelssysteem, ongeacht het feit of de vliegtuigexploitant gepubliceerd is op de lijst van vliegtuigexploitanten door de Europese Commissie overeenkomstig artikel 18bis, derde lid van Richtlijn 2003/87/EG.

Buiten deze activiteit vallen :

- 1° vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op een officiële dienstreis van een regerende vorst en zijn directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering van een ander land dan een lidstaat, als dat wordt bevestigd door een overeenkomstige statusindicator in het vluchtplan.

Deze uitzondering zal worden geïnterpreteerd aan de hand van het uitsluitende doel van de vlucht.

Directe familie omvat alleen de echtgenoot of echtgenote, elke partner, gelijkgesteld aan de echtgenoot of echtgenote, de kinderen en de ouders.

Ministers van de regering zijn de leden van de regering, zoals ze zijn opgelijst in het officiële publicatieblad van het land in kwestie. Leden van regionale of lokale regeringen van een land komen niet in aanmerking voor de uitzondering van dit punt.

Een *officiële dienstreis* betekent een reis waarbij de betrokken persoon zich gedraagt in een officiële hoedanigheid.

Positioneringvluchten of veerdienstvluchten van het luchtvaartuig vallen niet onder deze uitzondering.

Vluchten die door de Centrale Routeheffingen Dienst van Eurocontrol (Central Route Charges Office, CRCO) worden geïdentificeerd als uitzonderingen op de routeheffingen, aangeduid met « S » (hierna CRCO-uitzonderingscode te noemen) worden verondersteld vluchten te zijn die uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op een officiële dienstreis van een regerende vorst en zijn directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering van een ander land dan een lidstaat, waar dat wordt bevestigd door een overeenkomstige statusindicator in het vluchtplan;

- 2° militaire vluchten die worden uitgevoerd door militaire luchtvaartuigen en douane- en politievluchten.

« *Militaire vluchten* » zijn vluchten die rechtstreeks verband houden met de uitoefening van militaire activiteiten.

Militaire vluchten, uitgevoerd door burgerlijk geregistreerde luchtvaartuigen, vallen niet onder deze uitzondering. Omgekeerd vallen burgerlijke vluchten, uitgevoerd door militaire luchtvaartuigen, niet onder punt 2°.

Vluchten met de CRCO-uitzonderingscode « M » of « X » worden geacht vrijgestelde militaire vluchten te zijn.

Douane- en politievluchten, uitgevoerd door zowel burgerlijk geregistreerde als militaire luchtvaartuigen, vormen een uitzondering.

Vluchten met een CRCO-uitzonderingscode « P » worden geacht vrijgestelde douane- en politievluchten te zijn;

- c) vluchten in verband met opsporing en redding, vluchten in het kader van brandbestrijding, humanitaire vluchten en medische noodvluchten waarvoor de bevoegde autoriteit toestemming heeft verleend.

In relatie tot de onderstaande categorieën van vluchten, vallen de positioneringvluchten of veerdienstvluchten van luchtvaartuigen en de vluchten die uitsluitend uitrusting en personeel dragen en rechtstreeks betrokken zijn in het verlenen van de gerelateerde diensten, onder deze uitzondering. Die uitzonderingen maken geen onderscheid tussen vluchten, uitgevoerd door middel van publieke of private middelen.

« *Vluchten in verband met opsporing en redding* » zijn vluchten die opsporings- en reddingsdiensten aanbieden. « *Opsporings- en reddingsdienst* » is de uitvoering van noodbewaking, communicatie, coördinatie en opsporing en reddingfuncties, eerste medische hulp of medische evacuatie door middel van het gebruik van publieke en private middelen, met inbegrip van samenwerkende luchtvaartuigen, vaartuigen en andere toestellen en installaties.

Vluchten met een CRCO-uitzonderingscode « R » en vluchten, geïdentificeerd met STS/SAR in veld 18 van het vluchtplan, worden geacht vrijgestelde opsporings- en reddingsvluchten te zijn.

« *Vluchten in het kader van brandbestrijding* » zijn vluchten, uitgevoerd uitsluitend voor het verlenen van brandbestrijdingsdiensten vanuit de lucht, die het gebruik van luchtvaartuigen en andere middelen vanuit de lucht voor het bestrijden van branden inhoudt.

Vluchten, geïdentificeerd met STS/FFR in veld 18 van het vluchtplan, worden verondersteld vrijgesteld te zijn van vluchten in het kader van brandbestrijding.

« *Humanitaire vluchten* » zijn vluchten, uitgevoerd uitsluitend voor humanitaire doeleinden, die hulppersoneel en hulpmiddelen, zoals voeding, kleding, beschutting, medische en andere middelen tijdens of na een noodgeval of ramp of die gebruikt worden om personen te evacueren van een plaats waar leven of gezondheid wordt bedreigd door een noodgeval of ramp naar een veilig toevluchtsoord in hetzelfde land of een ander land dat bereid is om die personen op te vangen.

Vluchten met een CRCO-uitzonderingscode « H » en vluchten, geïdentificeerd met STS/HUM in veld 18 van het vluchtplan, worden geacht vrijgestelde humanitaire vluchten te zijn.

« *Medische noodvluchten* » zijn vluchten met het uitsluitende doel het vergemakkelijken van medische noodhulp, als onmiddellijk en snel transport essentieel is, door het vervoeren van medisch personeel, medische hulpmiddelen, met inbegrip van uitrusting, bloed, organen, medicatie, of zieke of gewonde personen en andere direct betrokken personen.

Vluchten, geïdentificeerd met STS/MEDEVAC of STS/HOSP in veld 18 van het vluchtplan, worden geacht vrijgestelde medische noodvluchten te zijn.

- 3° vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd volgens zichtvliegvoorschriften als vermeld in bijlage 2 bij het verdrag van Chicago.

- 4° vluchten die eindigen op het luchtvaartterrein vanwaar het luchtvaartuig is opgestegen en tijdens welke geen tussenlanding is gemaakt;

- 5° lesvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het behalen van een vliegbrevet of van een bevoegdverklaring in het geval van cockpitpersoneel, als dat wordt bevestigd door een overeenkomstige opmerking in het vluchtplan, met uitzondering van vluchten die dienen voor het vervoer van passagiers of lading en van veerdienstvluchten en positioneringvluchten.

Vluchten met de CRCO-uitzonderingscode « T » en vluchten, geïdentificeerd met RMK/lesvlucht in veld 18 van het vluchtplan worden geacht vrijgesteld te zijn overeenkomstig punt 5°.

- 6° vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel wetenschappelijk onderzoek of het controleren, testen of certificeren van luchtvaartuigen of van grond- of boordapparatuur.

In verband met onderstaande categorieën van vluchten, vallen positioneringvluchten of veerdienstvluchten van luchtvaartuigen niet onder deze uitzondering.

Deze categorie sluit vluchten uit met als enig doel het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek. Deze uitzondering is alleen van toepassing als het wetenschappelijk onderzoek geheel of gedeeltelijk uitgevoerd wordt tijdens de vlucht. Het vervoer van wetenschappers of onderzoeksmateriaal is op zichzelf niet voldoende om als uitzondering beschouwd te worden.

Vluchten met een CRCO-uitzonderingscode « N » en vluchten, geïdentificeerd met STS/FLTCK in veld 18 van het vluchtplan, worden geacht vrijgesteld te zijn overeenkomstig punt 6°.

7° vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van minder dan 5.700 kg;

8° vluchten, uitgevoerd in het kader van de openbare dienstverplichtingen die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2408/92 worden opgelegd op routes in de ultraperifere gebieden, zoals vermeld in artikel 299, tweede lid, van het verdrag, of op routes waar de aangeboden capaciteit niet meer dan 30 000 zitplaatsen per jaar bedraagt.

Dat zal geïnterpreteerd worden als toepasbaar op de gebieden, opgelijst in artikel 299(2) van het EG-verdrag. Het gaat uitsluitend om vluchten voor openbare dienstverplichtingen binnen één ultraperifere gebied en vluchten tussen twee ultraperifere gebieden;

j) vluchten die zonder dit punt onder deze activiteit zouden vallen, uitgevoerd door commerciële luchtvervoersondernemingen die :

— ofwel gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden

minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren;

— ofwel vluchten met een totale emissie van minder dan 10 000 ton per jaar uitvoeren.

Vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op een officiële dienstreis van een regerende vorst en zijn directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van een regering van lidstaat, mogen krachtens dit punt niet worden uitgesloten.

Alle commerciële luchtvervoersondernemingen moeten een bewijs luchtvaartexploitant (Air Operator's Certificate of AOC) in hun bezit hebben overeenkomstig deel I van bijlage 6 bij de Conventie van Chicago. Een vliegtuigexploitant zonder bewijs luchtvaartexploitant is geen commerciële luchtvervoersonderneming.

Voor de toepassing van de de-minimis-regel, is de voorwaarde commercieel te zijn, gekoppeld aan de vliegtuigexploitant en niet aan de vluchten in kwestie. Dat betekent in het bijzonder dat rekening wordt gehouden met de vluchten, uitgevoerd door een commerciële luchtvervoersonderneming om te beslissen of de vliegtuigexploitant boven of onder de uitzonderingsdrempels valt, zelfs als die vluchten niet tegen een vergoeding worden uitgevoerd.

Alleen vluchten die vertrekken van of aankomen in een luchtvaartterrein op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie, komen in aanmerking om te beslissen of de vliegtuigexploitant boven of onder de uitzonderingsdrempels van de de-minimisregel valt. Vluchten, die worden uitgesloten op basis van punt 1° tot en met punt 10°, zullen niet in beschouwing genomen worden voor dezelfde doeleinden.

Vluchten, uitgevoerd door een commerciële vliegtuigexploitant die minder dan 243 vluchten gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden uitvoert, zijn uitgesloten. De perioden van vier maanden zijn : januari tot en met april, mei tot en met augustus, september tot en met december. De lokale tijd van vertrek van de vlucht bepaalt in welke periode van vier maanden de vlucht in rekening wordt genomen om te beslissen of de vliegtuigexploitant boven of onder de uitzonderingsdrempels van de de-minimis-regel valt.

Een commerciële vliegtuigexploitant die 243 vluchten per periode of meer uitvoert, valt onder het toepassingsgebied van het Europese emissiehandelssysteem voor het volledige kalenderjaar waarin de drempel van 243 vluchten bereikt of overschreden wordt.

Een commerciële vliegtuigexploitant die vluchten uitvoert met jaarlijkse emissies gelijk aan of hoger dan 10.000 ton per jaar, valt onder het toepassingsgebied van het Europese emissiehandelssysteem voor het kalenderjaar waarin de drempel van 10 000 ton bereikt of overschreden wordt.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2009 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen.

Brussel, 4 september 2009.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

K. PEETERS

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

J. SCHAUVLIEGE

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

F. 2009 — 3770

[C - 2009/36033]

4 SEPTEMBRE 2009. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 décembre 2007 relatif à l'échange de quotas de gaz à effet de serre

Le Gouvernement flamand,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, plus particulièrement l'article 20;

Vu le décret du 28 juin 1985 relatif à l'autorisation écologique, plus particulièrement les articles 4 et 27, § 3;

Vu le décret du 2 avril 2004 portant réduction des émissions de gaz à effet de serre en Région flamande par la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'utilisation de sources d'énergie renouvelables et l'application des mécanismes de flexibilité prévus par le Protocole de Kyoto, modifié en dernier lieu par le décret du 8 mai 2009, plus particulièrement les articles 2, 38°, 20, 20ter, 21, 26bis et 28, § 1^{er};

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 décembre 2007 relatif à l'échange de quotas de gaz à effet de serre;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, rendu le 25 mai 2009;

Vu l'avis 46 800/3 du Conseil d'Etat, donné le 30 juin 2009, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa premier, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant la Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la Directive 2003/87/CE afin de reprendre également les activités aéronautiques dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté;

Considérant la Directive 2009/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la Directive 2003/87/CE afin d'améliorer et d'élargir le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de la Communauté;

Sur la proposition du Ministre flamand de l'Environnement, de la Nature et de la Culture;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 décembre 2007 relatif à l'échange de quotas de gaz à effet de serre sont apportées les modifications suivantes :

- 1^o les points 6^o, 7^o, 19^o et 20^o sont abrogés;
- 2^o le point 11^o est remplacé par la disposition suivante :
« 11^o période d'engagement suivante :

La période qui prend cours le 1^{er} janvier 2013 et expire en 2020; ».

Art. 2. A l'article 1^{er} du même arrêté sont ajoutés les points 41^o à 55^o inclus, libellés comme suit :

« 41^o décision : la décision de la Commission du 18 juillet 2007 définissant des lignes directrices pour le monitoring et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre, conformément à la Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil;

- 42^o activité aérienne : une activité telle que mentionnée à l'annexe III au présent arrêté;
- 43^o arrêt d'une activité aérienne : la situation dans laquelle un exploitant d'aéronef n'exerce plus d'activités aériennes pendant au moins une année calendaire;
- 44^o entreprise commerciale de transport aérien : un exploitant d'aéronef effectuant pour le public, contre rémunération, des services aériens réguliers ou non pour le transport de passagers, de fret ou de courrier;
- 45^o année de référence : année calendaire dans laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ou les émissions de CO₂ doivent être surveillées et déclarées;
- 46^o paire d'aérodromes : une combinaison composée d'un aérodrome de départ et d'un aérodrome d'arrivée;
- 47^o modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou modification des émissions de CO₂ : une modification du contenu ou des procédures sous-jacentes du plan approuvé de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou du plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂, n'étant pas temporaire et portant sur la méthode de monitoring ou sur les règles et procédures d'obtention, de traitement, d'enregistrement, de déclaration ou de garantie de la qualité des données en vue de la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la déclaration des émissions de CO₂;
- 48^o modification substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres : une modification des données relatives aux tonnes-kilomètres portant soit :
 - a) sur la mise en service d'un nouveau type générique d'aéronef, y compris d'une nouvelle opération de leasing de longue durée;
 - b) sur un changement de l'indicatif d'appel radio utilisé aux fins du contrôle du trafic aérien pour l'ensemble ou une partie de la flotte de l'exploiteur d'aéronefs;
 - c) sur une modification du statut de l'exploitant d'aéronef;
 - d) sur une modification de la méthode ou des procédures appliquées pour la détermination de la masse de passagers, y compris les bagages;
 - e) sur une modification de la méthode ou des procédures appliquées pour la détermination de la masse de fret ou de courrier transporté;
 - f) sur une modification des procédures ayant une incidence sur la méthode d'enregistrement, de traitement et de garantie des données en vue de la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres;
- 49^o modification substantielle des émissions de CO₂ : une modification des émissions de CO₂ portant soit :
 - a) sur la mise en service d'un nouveau type générique d'aéronef, y compris d'une nouvelle opération de leasing de longue durée;
 - b) sur un changement de l'indicatif d'appel radio utilisé pour des fins de contrôle aérien pour l'ensemble ou une partie de la flotte de l'exploiteur d'aéronefs;
 - c) sur une modification du statut de l'exploitant d'aéronef;
 - d) sur une modification de la formule utilisée pour déterminer la consommation de carburant par vol;
 - e) sur une modification des sources d'informations qui sont utilisées pour déterminer les données concernant le carburant embarqué et le carburant contenu dans les réservoirs de l'aéronef, ou sur une modification des méthodes de transmission, de stockage et de récupération de ces données;
 - f) sur une modification de la méthode utilisée pour déterminer la densité du carburant pour un certain type d'aéronef;
 - g) sur l'application de la méthode de secours par l'exploitant d'aéronef à défaut de données, ayant pour conséquence que, sur une base annuelle, au moins 1 pour cent des émissions de CO₂ à surveiller est influencé;
 - h) sur une modification des procédures ayant une incidence sur la méthode d'enregistrement, de traitement et de garantie des données en vue de la déclaration des émissions de CO₂;
 - i) sur une modification de la moyenne des émissions annuelles CO₂, obligeant l'exploitant d'aéronef à appliquer un autre niveau pour déterminer la consommation de carburant;

- j) sur une modification du nombre de vols ou des émissions annuelles totales, impliquant le dépassement par l'exploitant d'aéronef du plafond fixé au petit émetteur;
- k) sur une modification des carburants utilisés pour effectuer des activités aériennes;
- 50° modification non substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou modification non substantielle des émissions de CO₂ : une modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou une modification des émissions de CO₂ ne correspondant pas à la définition d'une modification substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la définition d'une modification substantielle des émissions de CO₂;
- 51° situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou situation anormale quant aux émissions de CO₂ : une situation ne pouvant être prévue par l'exploitant d'aéronef, étant unique ou limitée dans le temps et ayant pour conséquence, que la méthode de monitoring prévue dans le plan approuvé de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ ne peut être suivie temporairement;
- 52° situation anormale importante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou situation anormale importante quant aux émissions de CO₂ : une situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une situation anormale quant aux émissions de CO₂ ayant pour conséquence, que la méthode de monitoring prévue dans le plan approuvé de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ ne peut être appliquée, sur une base annuelle, pour au moins 1 pour cent des données à surveiller relatives aux tonnes-kilomètres ou des données à surveiller relatives aux émissions de CO₂;
- 53° situation anormale non importante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou situation anormale non importante quant aux émissions de CO₂ : une situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une situation anormale quant aux émissions de CO₂ ne correspondant pas à la définition d'une situation anormale importante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la définition d'une situation anormale importante quant aux émissions de CO₂;
- 54° techniquement non réalisable : les moyens techniques nécessaires pour satisfaire aux exigences du système proposé ne peuvent être acquis par l'exploitant d'aéronef endéans le délai prescrit par l'autorité compétente;
- 55° petit émetteur : un exploitant d'aéronef qui effectue moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ou un exploitant d'aéronef qui effectue ces vols avec une émission totale de moins de 10 000 tonnes CO₂ par an.

Les définitions 41° à 55° incluses s'appliquent uniquement à des activités aériennes. »

Art. 3. L'intitulé du chapitre II du même arrêté est complété par les mots suivants : « à des établissements BKG ».

Art. 4. Au même arrêté sont ajoutés les articles 7/1, 7/2 et 7/3, libellés comme suit :

« Art. 7/1. § 1^{er}. L'exploitant d'une installation qui effectue une activité telle que mentionnée à l'annexe II, doit déclarer les émissions de gaz à effet de serre visés à l'annexe II, pour autant que celles-ci n'ont pas encore été déclarées dans le cadre de l'article 4.10.1.5, § 1^{er}, du titre II du VLAREM.

Le Ministre flamand chargé de l'environnement arrête les modalités et procédures relatives à l'introduction et au contenu du rapport.

§ 2. Après l'évaluation par la Division, les émissions de gaz à effet de serre reprises dans le rapport conformément à l'article 32/1, § 4, sont transmises à la Commission européenne, le 30 juin 2010 au plus tard.

Pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre autres que le CO₂, une plus petite quantité d'émissions peut être transmise à la Commission européenne, conformément au potentiel de réduction de l'activité.

Art. 7/2. Le Ministre flamand chargé de l'environnement peut imposer, à l'exploitant d'une installation qui effectue une activité telle que mentionnée à l'annexe II, une obligation de déclaration pour les données nécessaires pour le calcul de l'allocation gratuite de quotas pour la période d'engagement suivante.

Art. 7/3. § 1^{er}. L'exploitant d'une installation qui effectue une activité telle que mentionnée à l'annexe II peut, pendant la période du 31 mars 2011 au 13 mai 2011 inclus et à condition qu'il remplisse les conditions visées au paragraphe 2, communiquer à la division qu'il souhaite être exclu du règlement communautaire pour la période d'engagement suivante.

§ 2. Pour pouvoir introduire une communication conformément au paragraphe 1^{er}, l'exploitant qui exerce une activité telle que visée à l'annexe II, doit remplir, de manière cumulative, les conditions suivantes :

- 1° avoir, dans chacune des années 2008, 2009 et 2010, des émissions vérifiées des gaz à effet de serre mentionnés à l'annexe II au présent arrêté, de moins de 25 000 tonnes d'équivalent-CO₂;
- 2° si l'exploitant effectue des activités d'incinération, avoir une puissance d'entrée thermique de moins de 35 MW;
- 3° être subordonné à des mesures conduisant pour une contribution équivalente à une réduction des émissions;
- 4° confirmer que l'installation effectuant une activité telle que mentionnée à l'annexe II, remplira dans la période d'engagement suivante les obligations de monitoring et de déclaration visées au chapitre 4.10 du titre II du VLAREM.

Les hôpitaux peuvent introduire une communication s'il est satisfait à la condition visée à l'alinéa premier, 3°.

§ 3. Le Ministre flamand chargé de l'environnement arrête les modalités et procédures relatives à l'introduction et au contenu de la communication, et quand il est satisfait à la condition visée au paragraphe 2, 3°, et en avise le Gouvernement flamand.

§ 4. La division transmet les communications introduites après leur traitement, le 30 septembre 2011 au plus tard, à la Commission européenne et les rend publiques.

§ 5. A partir du jour de la publication, chacun peut introduire, pendant trente jours calendaires, des remarques auprès de la division.

§ 6. Après approbation des communications par la Commission européenne et sans préjudice de l'application du paragraphe 7, l'obligation de restitution conformément aux dispositions du chapitre 4.10 du titre II du VLAREM devient nulle à partir de l'année calendaire qui suit la première année calendaire de la période d'engagement suivante.

§ 7. S'il n'est plus satisfait à une ou plusieurs des conditions visées au paragraphe 2, 2°, 3° et 4°, ou si les émissions vérifiées des gaz à effet de serre mentionnés à l'annexe II s'élèvent, dans une année calendaire de la période d'engagement suivante, à au moins 25 000 tonnes d'équivalent- CO₂, l'installation effectuant une activité visée à l'annexe II au présent arrêté, est à nouveau reprise dans le règlement communautaire, et l'obligation de restitution visée au chapitre 4.10 du titre II du VLAREM redevient d'application à partir de l'année calendaire qui suit l'année calendaire dans laquelle il n'est plus satisfait aux conditions. »

Art. 5. A l'article 15, § 1^{er}, du même arrêté, les mots « Cette demande d'allocation doit être notifiée » sont suivis par les mots « le 31 décembre 2012 au plus tard ».

Art. 6. A l'article 23 du même arrêté, le paragraphe 2 est remplacé par la disposition suivante :

« § 2. Lorsqu'un établissement incommode perd sa qualité d'établissement BKG ou que les activités de l'établissement BKG sont cessées, l'exploitant doit en informer, par lettre recommandée et dans un délai de quatorze jours après qu'il en ait pris connaissance ou ait pu en prendre connaissance, l'autorité compétente pour l'autorisation écologique en première instance.

Cette lettre recommandée doit être assortie d'un des documents suivants :

- 1° soit des pièces justificatives prouvant que l'établissement a perdu sa qualité d'établissement BKG;
- 2° soit une confirmation de la cessation des activités de l'établissement BKG.

Au plus tard quatorze jours après réception de la lettre recommandée, l'autorité compétente constate l'exactitude et le caractère permanent et adaptera, le cas échéant, l'autorisation écologique en ne plus qualifiant l'établissement d'établissement BKG, et en modifiant les conditions de l'autorisation écologique pour l'échange de quotas CO₂ conformément à l'article 23, § 3. L'autorité compétente en informe l'autorité compétente dans les cinq jours.

Art. 7. Dans le même arrêté, il est inséré un chapitre *Ibis*, comprenant les articles 27/1 à 27/17 inclus, rédigé comme suit :

« CHAPITRE *Ibis*. — Aviation

Section I^{re}. — Généralités

Art. 27/1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'allocation, la délivrance et la restitution de quotas et à la surveillance et la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres et aux émissions de CO₂ pour les activités aériennes visées à l'annexe III.

Section II. — Le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres,
le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres et les dispositions relatives à la réserve spéciale

Sous-section I^{re}. — Le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres

Art. 27/2. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronef introduit un plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres auprès de l'autorité compétente, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale, sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronef, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

L'autorité compétente confirme à l'exploitant d'aéronef la réception du plan de monitoring introduit au moyen d'une notification. Le délai de quatre mois visé à l'article 20^{ter}, § 1^{er}, du décret REG prend cours à la date de confirmation de la réception du plan de monitoring introduit.

L'autorité compétente remet sans délai le plan de monitoring introduit au bureau de vérification.

§ 2. Dans le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres, le volume de l'activité aérienne exprimée en tonnes-kilomètres est calculé à l'aide de la formule suivante : Tonnes-kilomètres = distance x fret, où :

- 1° distance = la distance orthodromique entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km,
- 2° charge utile = la masse totale de fret, courrier et passagers qui est transportée.

Pour le calcul de la charge utile :

- a) le nombre de passagers est le nombre de passagers à bord, à l'exclusion des membres d'équipage;
- b) un exploitant d'aéronef peut utiliser au choix, dans sa documentation masse et centrage pour les vols correspondants, soit les masses réelles ou les masses forfaitaires pour les passagers et les bagages enregistrés, soit une valeur standard de 100 kilogrammes pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

Le Ministre flamand chargé de l'environnement peut arrêter des modalités de surveillance des données relatives aux tonnes-kilomètres.

§ 3. Lors de la vérification, le bureau de vérification peut prendre contact avec l'exploitant d'aéronef pour toute information ultérieure quant au plan de monitoring introduit. Le cas échéant, le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux lieux utilisés par l'exploitant d'aéronef pour l'exécution de ses activités aériennes. La procédure de vérification peut résulter en des adaptations au plan de monitoring introduit.

Dans les trois mois de la date à laquelle l'autorité compétente a confirmé avoir reçu le plan de monitoring introduit, le bureau de vérification transmet le plan de monitoring vérifié, assorti d'un avis sur l'approbation, à l'autorité compétente.

§ 4. Endéans un mois de la date de réception du plan de monitoring vérifié et de l'avis, l'autorité compétente approuve ou non le plan de monitoring vérifié, d'une part sur la base de l'avis émis par le bureau de vérification et d'autre part sur la base des critères fixés par le Ministre flamand chargé de l'environnement.

L'autorité compétente notifie la décision motivée d'approbation ou de désapprobation à l'exploitant d'aéronef.

L'autorité compétente peut décider d'accorder son approbation provisoire au plan de monitoring vérifié, tout en imposant un nombre de conditions auxquelles il doit être satisfait dans un délai fixé. L'approbation ou la désapprobation définitive dépend de la conformité ou non aux conditions imposées dans le délai fixé. Pour en juger, l'autorité compétente se fera assister par le bureau de vérification. S'il n'est pas satisfait aux conditions dans le délai fixé, l'autorité compétente désapprouve le plan de monitoring vérifié.

En cas de désapprobation, l'exploitant d'aéronef ne pourra pas porter en compte pour l'allocation gratuite de quotas, les données relatives aux tonnes-kilomètres pour la période pour laquelle il disposait d'un plan de monitoring vérifié et provisoirement approuvé.

En cas d'approbation, l'autorité compétente transmet le plan de monitoring vérifié et approuvé à l'exploitant d'aéronef par voie de notification.

Le plan de monitoring approuvé des données relatives aux tonnes-kilomètres vaut pour 1 année calendaire.

§ 5. Le Ministre flamand chargé de l'environnement fixe le modèle et la notice explicative du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres que l'exploitant d'aéronef doit introduire.

Sous-section II. — Le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres

Art. 27/3. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronef doit introduire un rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres auprès du bureau de vérification, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale, sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronef, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

§ 2. Dans le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres, les données en question sont surveillées conformément au plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres qui est approuvé, tel que visé à l'article 27/2, § 4. Chaque exploitant d'aéronef reprend l'information suivante dans le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres :

- 1° les données pour l'identification de l'exploitant d'aéronef, entre autres :
 - a) le nom de l'exploitant d'aéronef;
 - b) l'adresse, y compris code postal et pays, et son adresse de contact si celle-ci ne coïncide pas;
 - c) les numéros d'enregistrement des aéronefs et les types d'aéronefs utilisés dans l'année de déclaration pour l'exercice des activités aériennes, visées à l'annexe III, pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
 - d) le numéro et l'instance délivreuse de la preuve d'exploitant d'aéronef et de l'autorisation d'exploitation pour l'exercice des activités aériennes reprises à l'annexe III, pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
 - e) l'adresse, les coordonnées de téléphone, télécopieur et courrier électronique d'une personne de contact;
 - f) le nom du propriétaire de l'aéronef;
- 2° les données relatives aux tonnes-kilomètres :
 - a) le nombre de vols par paire d'aérodromes;
 - b) le nombre de passagers-kilomètres par paire d'aérodromes;
 - c) le nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes;
 - d) la méthode choisie pour calculer la masse des passagers et des bagages enregistrés;
 - e) le nombre total de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes énumérées à l'annexe III, pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.

Le Ministre flamand chargé de l'environnement peut arrêter des modalités de déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres.

§ 3. Le bureau de vérification vérifie, dans un délai de deux mois, le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres, conformément à l'article 32/3, et conformément aux principes fixés par le Ministre flamand chargé de l'environnement. Le bureau de vérification transmet, dans les plus brefs délais, le rapport vérifié à l'exploitant d'aéronef, par le biais d'une notification.

§ 4. S'il s'avère de la vérification du rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres qu'il a été dérogé, lors de la définition des données quant aux tonnes-kilomètres, à la méthode prévue dans le plan de monitoring approuvé quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'année de déclaration ou à la méthode de monitoring alternative approuvée par le bureau de vérification en cas d'une situation anormale importante telle que visée à l'article 27/13, § 3, ce qui a occasionné des erreurs, de fausses représentations, etc., une correction à effectuer de façon conservatrice dans le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres s'imposera avant que le rapport ne puisse être vérifié comme étant satisfaisant. Cette correction conservatrice implique que les données déclarées relatives aux tonnes-kilomètres sont baissées d'un pourcentage correspondant à l'incertitude sur les données déclarées relatives aux tonnes-kilomètres, suite à ces erreurs, fausses représentations, etc.

§ 5. L'exploitant d'aéronef introduit, le 31 mars 2011 au plus tard, un rapport vérifié sur les données relatives aux tonnes-kilomètres auprès de l'autorité compétente, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale, sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronef, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

§ 6. Le Ministre flamand chargé de l'environnement fixe le modèle et la notice explicative du rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres que l'exploitant d'aéronef doit introduire.

Sous-section III. — Dispositions relatives à la réserve spéciale

Art. 27/4. § 1^{er}. Conformément à l'article 20^{ter}, § 2, du décret REG, l'exploitant d'aéronef introduit, le 30 juin 2015 au plus tard, une demande auprès de l'autorité compétente, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale, sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronef, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

§ 2. La demande comprend au moins les éléments suivants :

- 1° un rapport vérifié sur les données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'année 2014;
- 2° des attestations dont il ressort que l'exploitant d'aéronef répond aux critères visés à l'article 20^{ter}, § 2, a) ou b), du décret REG, ainsi que des preuves de toutes les relations contractuelles et organisationnelles avec d'autres exploitants d'aéronef;
- 3° pour les exploitants d'aéronef, visé à l'article 20^{ter}, § 2, b), du décret REG, la demande comprend également :
 - a) l'accroissement exprimé en pourcentage du nombre de tonnes-kilomètres réalisés par l'exploitant d'aéronef entre 2010 et 2014;
 - b) l'accroissement absolu du nombre de tonnes-kilomètres réalisés par l'exploitant d'aéronef entre 2010 et 2014;
 - c) l'accroissement absolu au-delà du pourcentage visé à l'article 20^{ter}, § 2, b), du décret REG, du nombre de tonnes-kilomètres réalisés par l'exploitant d'aéronef entre 2010 et 2014.

Le Ministre flamand chargé de l'environnement peut arrêter des modalités quant à la charge de la preuve qui repose sur l'exploitant d'aéronef.

§ 3. L'autorité compétente confirme à l'exploitant d'aéronef la réception de la demande introduite au moyen d'une notification.

Dans les trois mois de la réception de la demande introduite, l'autorité compétente décide si l'exploitant d'aéronef remplit les critères d'attribution, visés à l'article 20ter, § 2, a) ou b), du décret REG. A cet effet, l'autorité compétente tient compte des prescriptions détaillées pour le fonctionnement de la réserve spéciale, entre autres en vue du contrôle du respect des critères d'attribution visés à l'article 20ter, § 2, a) ou b), du décret REG, que la Commission européenne peut établir conformément à l'article 3septies, § 9, de la directive. L'autorité compétente notifie la décision motivée d'approbation ou de désapprobation à l'exploitant d'aéronef.

Section III. — Le plan de monitoring des émissions de CO₂ et le rapport annuel sur les émissions de CO₂

Art. 27/5. A partir de l'année 2010, toutes les émissions de CO₂ des activités aériennes telles que reprises à l'annexe III, doivent être surveillées et déclarées conformément au plan de monitoring étant approuvé selon l'article 27/7, § 4, et conformément aux règles établis par le Ministre flamand chargé de l'environnement.

Sous-section I^{re}. — Le plan de monitoring des émissions de CO₂

Art. 27/6. Conformément à l'article 20ter, § 6, deuxième alinéa, du décret REG, l'exploitant d'aéronef qui entame une activité aérienne après le 31 août 2009 et qui dispose d'une autorisation d'exploitation belge valable, doit disposer, au plus tard six mois après le début de l'activité aérienne, d'un plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂.

L'exploitant d'aéronef qui entame une activité aérienne après le 31 août 2009 et qui ne dispose pas d'une autorisation d'exploitation belge valable, doit disposer, dans les six mois de la date de publication de la liste des exploitants d'aéronef par la Commission européenne, telle que visée à l'article 18bis, troisième alinéa, de la directive, et mentionnant l'exploitant d'aéronef, d'un plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂.

Art. 27/7. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronef introduit un plan de monitoring des émissions CO₂ auprès de l'autorité compétente, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale, sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronef, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

L'autorité compétente confirme à l'exploitant d'aéronef la réception du plan de monitoring introduit au moyen d'une notification. Le délai de quatre mois visé à l'article 20ter, § 6, du décret REG prend cours à la date de confirmation de la réception du plan de monitoring introduit.

L'autorité compétente remet sans délai le plan de monitoring introduit au bureau de vérification.

§ 2. Dans le plan de monitoring des émissions de CO₂, les émissions sont surveillées au moyen de calculs. Les émissions sont calculées à l'aide de la formule suivante : Consommation de carburant H facteur d'émission

La consommation de carburant comprend le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance. Pour chaque vol, on utilise dans la mesure du possible la consommation réelle de carburant, calculée à l'aide de la formule suivante :

Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol - quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant + carburant embarqué pour ce vol suivant.

En l'absence de données relatives à la consommation réelle de carburant, il convient d'utiliser une méthode par niveaux normalisée pour évaluer la consommation de carburant sur la base des meilleures informations disponibles.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des directives du 'Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat', ci-après dénommé 'GIEC', de 2006 pour l'établissement des inventaires nationaux ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par activité) identifiés par des laboratoires indépendants accrédités employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis. Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque vol et pour chaque carburant.

Le Ministre flamand chargé de l'environnement peut arrêter des modalités de surveillance des émissions de CO₂.

Le Ministre flamand chargé de l'environnement fixe les valeurs d'émission normalisées conformément aux directives du GIEC de 2006 pour l'établissement des inventaires nationaux ou de leurs mises à jour ultérieures.

§ 3. Lors de la vérification, le bureau de vérification peut prendre contact avec l'exploitant d'aéronef pour toute information ultérieure quant au plan de monitoring introduit. Le cas échéant, le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux lieux utilisés par l'exploitant d'aéronef pour l'exécution de ses activités aériennes. La procédure de vérification peut résulter en des adaptations au plan de monitoring introduit.

Dans les trois mois de la date à laquelle l'autorité compétente a confirmé la réception du plan de monitoring, le bureau de vérification transmet le plan de monitoring vérifié, assorti d'un avis sur l'approbation, à l'autorité compétente.

§ 4. Endéans un mois de la date de réception du plan de monitoring vérifié et de l'avis, l'autorité compétente approuve ou non le plan de monitoring vérifié, d'une part sur la base de l'avis émis par le bureau de vérification et d'autre part sur la base des critères fixés par le Ministre flamand chargé de l'environnement.

L'autorité compétente notifie la décision motivée d'approbation ou de désapprobation à l'exploitant d'aéronef.

L'autorité compétente peut décider d'accorder son approbation provisoire au plan de monitoring, tout en imposant un nombre de conditions auxquelles il doit être satisfait dans un délai fixé. L'approbation ou la désapprobation définitive dépend de la conformité ou non aux conditions imposées dans le délai fixé. Pour en juger, l'autorité compétente se fera assister par le bureau de vérification. S'il n'est pas satisfait aux conditions dans le délai fixé, l'autorité compétente désapprouve le plan de monitoring. L'autorité compétente imposera une amende administrative conformément à l'article 26bis, § 1^{er}, du décret REG, si la date à laquelle l'exploitant d'aéronef doit être en possession d'un plan de monitoring approuvé conformément à l'article 27/6, a expiré.

En cas d'approbation, l'autorité compétente transmet le plan de monitoring approuvé à l'exploitant d'aéronef par voie de notification. Le plan de monitoring approuvé vaut pour 1 année calendaire.

§ 5. Le Ministre flamand chargé de l'environnement fixe le modèle et la notice explicative du plan de monitoring des émissions de CO₂ que l'exploitant d'aéronef doit introduire.

Sous-section II. — Mise à jour du plan de monitoring des émissions de CO₂

Art. 27/8. § 1^{er}. Le plan de monitoring des émissions de CO₂ doit être actualisé annuellement. A la fin de l'année calendaire n, l'exploitant d'aéronef doit intégrer toutes les modifications substantielles des émissions de CO₂ et toutes les modifications non substantielles des émissions de CO₂ qui sont d'application pendant l'année calendaire n dans le plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ de l'année calendaire n. Ce qui aboutit à une proposition de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1.

§ 2. L'exploitant d'aéronef introduit une proposition de plan de monitoring des émissions CO₂ pour l'année calendaire n+1 auprès de l'autorité compétente, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale, sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronef, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

L'autorité compétente confirme à l'exploitant d'aéronef la réception de la proposition introduite de plan de monitoring des émissions CO₂ pour l'année calendaire n+1 au moyen d'une notification. Un délai de deux mois pour vérification et, le cas échéant, pour approbation commence à courir à partir de la date de confirmation de la réception du plan introduit de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1.

L'autorité compétente transmet la proposition introduite de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1 sans délai au bureau de vérification.

§ 3. Pendant la vérification, le bureau de vérification peut prendre contact avec l'exploitant d'aéronef pour toute information ultérieure sur la proposition introduite de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1. Le cas échéant, le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux endroits utilisés par l'exploitant d'aéronef pour l'exercice d'activités aériennes. La procédure de vérification peut résulter en des adaptations à la proposition introduite de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1.

Endéans un mois après la date à laquelle l'autorité compétente a confirmé avoir reçu la proposition introduite de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1, le bureau de vérification soumet la proposition vérifiée de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1, assortie d'un avis, à l'approbation de l'autorité compétente.

§ 4. Endéans un mois après la date de réception de la proposition vérifiée de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1 et de l'avis, l'autorité compétente approuve ou non la proposition vérifiée de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1, d'une part sur la base de l'avis émis par le bureau de vérification et d'autre part sur la base des critères fixés par le Ministre flamand chargé de l'environnement.

L'autorité compétente notifie la décision motivée d'approbation ou de désapprobation à l'exploitant d'aéronef.

L'autorité compétente peut décider d'accorder son approbation provisoire à la proposition de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1, tout en imposant un nombre de conditions auxquelles il doit être satisfait dans un délai fixé. L'approbation ou la désapprobation définitive dépend de la conformité ou non aux conditions imposées dans le délai fixé. Pour en juger, l'autorité compétente se fera assister par le bureau de vérification. S'il n'est pas satisfait aux conditions dans le délai fixé, l'autorité compétente désapprouve la proposition de plan de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1. L'autorité compétente imposera une amende administrative conformément à l'article 26bis, § 1^{er}, du décret REG, si la date à laquelle l'exploitant d'aéronef doit être en possession d'un plan de monitoring approuvé conformément à l'article 27/6 du présent arrêté, a expiré.

En cas d'approbation, l'autorité compétente transmet le plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1 à l'exploitant d'aéronef par voie de notification.

Art. 27/9. Si, par dérogation à l'article 27/8 du présent arrêté, aucune modification des émissions de CO₂ ne s'est produite pendant l'année calendaire n, l'exploitant d'aéronef est tenu de le communiquer à l'autorité compétente par voie de notification.

L'autorité compétente approuvera, pour l'année calendaire n+1, le plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année calendaire n+1, dans les deux mois de cette communication, et informe l'exploitant d'aéronef de la décision d'approbation par voie de notification.

Sous-section III. — Le rapport annuel sur les émissions de CO₂

Art. 27/10. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronef doit introduire un rapport annuel sur les émissions de CO₂ auprès du bureau de vérification, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale, sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronef, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

§ 2. Le rapport annuel sur les émissions de CO₂ reprend des données qui sont vérifiées conformément au plan de monitoring des émissions de CO₂ ayant été approuvé conformément à l'article 27/7, § 4, 27/8, § 4, ou 27/9. Le rapport annuel sur les émissions de CO₂ reprend toutes les émissions émises pendant l'année calendaire précédente à la suite des activités aériennes, visées à l'annexe III, que l'exploitant d'aéronef a effectuées.

Chaque exploitant d'aéronef donne les informations suivantes :

- 1° les données pour l'identification de l'exploitant d'aéronef, entre autres :
 - a) le nom de l'exploitant d'aéronef;
 - b) l'adresse, y compris code postal et pays, et son adresse de contact si celle-ci ne coïncide pas;
 - c) les numéros d'enregistrement des aéronefs et les types d'aéronefs utilisés dans l'année de déclaration pour l'exercice des activités aériennes, visées à l'annexe III, pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
 - d) le numéro et l'instance délivreuse de la preuve d'exploitant d'aéronef et de l'autorisation d'exploitation pour l'exercice des activités aériennes reprises à l'annexe III, pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
 - e) l'adresse, les coordonnées de téléphone, télécopieur et courrier électronique d'une personne de contact;
 - f) le nom du propriétaire de l'aéronef;
- 2° pour chaque type de carburant pour lequel les émissions sont calculées :
 - a) la consommation de carburant;
 - b) le facteur d'émission;
 - c) émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe III pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;

- d) les émissions cumulées résultant de :
 - 1) tous les vols réalisés pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe III pour lesquels il est considéré comme l'exploitant des aéronefs, et qui sont partis d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre et arrivés dans un aérodrome situé sur le territoire du même Etat membre;
 - 2) tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe III pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- e) les émissions cumulées résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe III pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef :
 - 1) au départ de chaque Etat membre, et
 - 2) à l'arrivée dans chaque Etat membre en provenance d'un pays tiers;
- c) l'incertitude.

Le Ministre flamand chargé de l'environnement peut arrêter des modalités de déclaration des émissions de CO₂.

§ 3. Le bureau de vérification vérifie le rapport annuel sur les émissions de CO₂, conformément à l'article 32/2, et conformément aux principes fixés par le Ministre flamand chargé de l'environnement. Il prend une décision quant au caractère satisfaisant ou non du rapport annuel sur les émissions de CO₂, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle l'exploitant d'aéronef a introduit ledit rapport auprès du vérificateur. Le bureau de vérification transmet, dans les plus brefs délais, le rapport vérifié à l'exploitant d'aéronef, par le biais d'une notification.

§ 4. S'il s'avère de la vérification du rapport annuel sur les émissions de CO₂ qu'il a été dérogé, lors de la définition des émissions, à la méthode prévue dans le plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ pour l'année de déclaration ou à la méthode de monitoring alternative approuvée par le bureau de vérification en cas d'une situation anormale importante telle que visée à l'article 27/13, § 3, ce qui a occasionné des omissions, erreurs, de fausses représentations, etc., une correction à effectuer de façon conservative dans le rapport annuel sur les émissions de CO₂ s'imposera avant que le rapport ne puisse être vérifié comme étant satisfaisant. Cette correction conservative implique que les émissions de CO₂ déclarées sont accrues d'un pourcentage correspondant à l'incertitude sur les émissions de CO₂ déclarées suite à ces omissions, erreurs, fausses représentations, etc.

§ 5. A partir de 2011, l'exploitant d'aéronef doit introduire, le 31 mars au plus tard de chaque année, un rapport annuel vérifié et satisfaisant sur les émissions de CO₂ auprès de l'autorité compétente, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale, sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronefs, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

Si, à partir de 2011, l'exploitant d'aéronef n'introduit pas de rapport annuel sur les émissions de CO₂ vérifié comme étant satisfaisant au plus tard le 31 mars de chaque année, l'autorité compétente définit un chiffre alternatif d'émission, sur la base d'instruments mis en œuvre par Eurocontrol et approuvés par la Commission européenne ou sur la base des meilleures informations disponibles. Pour ce faire, des facteurs de correction sont appliqués, afin de compenser d'éventuelles imprécisions dans les méthodes d'apprentissage standard.

L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronef du chiffre alternatif d'émission estimé par le biais d'une notification.

§ 6. Le Ministre flamand chargé de l'environnement fixe le modèle et la notice explicative du rapport sur les émissions de CO₂ que l'exploitant d'aéronef doit introduire.

Section IV. — Modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou modification des émissions de CO₂

Art. 27/11. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronef doit proposer, sans délai, toute modification substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou toute modification substantielle des émissions de CO₂ à l'autorité compétente et doit effectuer toute modification non substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou toute modification non substantielle des émissions de CO₂, si :

- 1° cela améliore la précision des données fournies, à moins que ce soit techniquement impossible ou conduise à des frais déraisonnables;
- 2° l'autorité compétente prescrit la modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification des émissions de CO₂;
- 3° des erreurs sont constatées dans les données découlant de la méthode de monitoring appliquée;
- 4° le plan de monitoring approuvé ou les procédures sous-jacentes ne correspondent plus aux règles que le Ministre flamand chargé de l'environnement a établies.

Sans préjudice de l'application de l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronef peut proposer d'initiative une modification substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou une modification substantielle des émissions de CO₂ à l'autorité compétente ou effectuer une modification non substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou une modification non substantielle des émissions de CO₂.

§ 2. Toute modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou toute modification des émissions de CO₂ doit être consignée, motivée et amplement documentée par l'exploitant d'aéronef dans le journal 'modifications des données relatives aux tonnes-kilomètres' ou dans le journal 'modifications des émissions de CO₂'.

§ 3. Dès que l'exploitant d'aéronef prend connaissance d'une modification non substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou d'une modification non substantielle des émissions de CO₂ ou qu'il pouvait logiquement en prendre connaissance, il doit la consigner dans le journal 'modifications des données relatives aux tonnes-kilomètres' ou dans le journal 'modifications des émissions de CO₂'.

Le cas échéant, l'exploitant d'aéronef est tenu de transmettre des modifications non substantielles des données relatives aux tonnes-kilomètres tous les quatre mois, à partir du début de l'année de rapportage, pour information au bureau de vérification. Cela se fait par le biais d'une signification ou par courrier électronique, une copie du journal 'modifications des données relatives aux tonnes-kilomètres' des quatre mois écoulés étant jointe en annexe, conjointement avec un texte explicatif.

Le cas échéant, des modifications non substantielles des émissions de CO₂ doivent être envoyées au plus tard le 1^{er} novembre de chaque année pour information au bureau de vérification. Cela se fait par le biais d'une signification ou par courrier électronique, une copie du journal 'modifications des émissions de CO₂' étant jointe en annexe, conjointement avec un texte explicatif.

Par dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronef doit notifier des modifications non substantielles des données relatives aux tonnes-kilomètres ou des modifications non substantielles des émissions de CO₂ relatives aux données de contact ou d'autres données administratives nécessaires à la communication entre l'autorité compétente et l'exploitant d'aéronef ou relatives à l'exercice d'une activité aérienne entre une nouvelle paire d'aérodromes, à l'autorité compétente dès le moment où il en prend connaissance ou pouvait raisonnablement en prendre connaissance. Cette notification se fait par signification ou par courrier électronique.

§ 4. Une modification substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou une modification substantielle des émissions de CO₂ doit être notifiée et soumise pour approbation à l'autorité compétente à partir du moment où l'exploitant d'aéronef en prend connaissance ou pouvait raisonnablement en prendre connaissance.

L'exploitant d'aéronef envoie le formulaire de notification 'modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres', dûment complété, ou le formulaire de notification 'modification substantielle émissions de CO₂', dûment complété, conjointement avec la proposition de modification substantielle et, le cas échéant, la proposition d'adaptation du plan de monitoring données relatives aux tonnes-kilomètres ou la proposition d'adaptation du plan de monitoring émissions de CO₂, à l'autorité compétente. Cela se fait tant au moyen d'une signification, que d'un exemplaire sous forme numérique sur support électronique. La version sur papier comprend une lettre signée par l'exploitant d'aéronef dans laquelle il déclare que les données fournies sous forme numérique correspondent intégralement à la version écrite.

L'autorité compétente confirme à l'exploitant d'aéronef la réception du formulaire de notification modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres ou du formulaire de notification modification substantielle émissions de CO₂ à l'aide d'une signification. L'autorité compétente fait parvenir le formulaire de notification modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres ou le formulaire de notification modification substantielle émissions de CO₂ sans délai au bureau de vérification.

Pendant la vérification de la modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la modification substantielle émissions de CO₂, le bureau de vérification peut prendre contact avec l'exploitant d'aéronef afin de solliciter de plus amples informations. Le cas échéant, le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification sur les sites utilisés par l'exploitant d'aéronef pour l'exercice des activités aériennes. Le bureau de vérification soumet la modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres, telle que vérifiée, ou la modification substantielle émissions de CO₂, telle que vérifiée, à l'approbation de l'autorité compétente.

Sur la base de l'avis fourni par le bureau de vérification, l'autorité compétente approuve ou non la modification substantielle et, le cas échéant, l'adaptation proposée du plan de monitoring. L'autorité compétente signifie la décision motivée d'approbation ou de refus à l'exploitant d'aéronef.

L'autorité compétente peut décider que la modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification substantielle émissions de CO₂ est provisoirement approuvée, tout en imposant une série de conditions qu'il faut remplir dans un délai déterminé. L'approbation définitive ou le refus définitif de la modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la modification substantielle émissions de CO₂ dépend du respect des conditions imposées dans le délai déterminé. Pour l'évaluer, l'autorité compétente se fera assister par le bureau de vérification. Lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions dans le délai imposé, la modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification substantielle données CO₂ est refusée par l'autorité compétente.

En cas d'approbation de la modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la modification substantielle émissions de CO₂, cette modification est ajoutée au plan de monitoring données relatives aux tonnes-kilomètres, tel qu'approuvé, ou au plan de monitoring émissions de CO₂, tel qu'approuvé, à titre d'addenda. Une modification substantielle ne peut être exécutée qu'après son approbation par l'autorité compétente. La modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification substantielle émissions de CO₂ doit, après son approbation par l'autorité compétente, immédiatement être reprise par l'exploitant d'aéronef dans le journal modifications des données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le journal modifications des émissions de CO₂.

Art. 27/12. Le ministre, ayant l'environnement dans ses attributions, définit les modèles et notes explicatives suivants :

- 1° le modèle et la note explicative pour le journal modifications données relatives aux tonnes-kilomètres;
- 2° le modèle et la note explicative pour le journal modifications émissions de CO₂;
- 3° le modèle et la note explicative pour le formulaire de notification modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres;
- 4° le modèle et la note explicative pour le formulaire de notification modification substantielle émissions de CO₂.

*Section V. — Situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres
ou situation anormale quant aux émissions de CO₂*

Art. 27/13. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronef est tenu d'enregistrer, de motiver et de documenter de manière circonstanciée toute situation anormale, importante ou non, quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou toute situation anormale, importante ou non, quant aux émissions de CO₂, des l'instant où l'exploitant d'aéronef en prend connaissance ou pouvait raisonnablement en prendre connaissance, dans le journal situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le journal circonstances anormales émissions de CO₂, moyennant mention des mesures adoptées et de la méthodologie alternative de monitoring.

§ 2. L'exploitant d'aéronef doit tout mettre en oeuvre pour remédier au plus vite à la situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la situation anormale quant aux émissions de CO₂.

§ 3. L'exploitant d'aéronef est tenu de notifier une situation anormale importante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une situation anormale importante quant aux émissions de CO₂ au plus tard cinq jours ouvrables après la date à laquelle l'exploitant d'aéronef en prend connaissance ou aurait pu raisonnablement en prendre connaissance, et de les soumettre à l'approbation du bureau de vérification.

L'exploitant d'aéronef envoie le formulaire de notification situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres, dûment complété, ou le formulaire de notification situation anormale quant aux émissions de CO₂, dûment complété, conjointement avec la proposition d'une méthodologie de surveillance alternative données relatives aux tonnes-kilomètres ou la proposition d'une méthodologie de surveillance alternative émissions de CO₂ au bureau de vérification. Cela se fait tant par le biais d'une signification, que d'un exemplaire sous forme numérique sur support électronique. La version sur papier comprend une lettre signée par l'exploitant d'aéronef dans laquelle il déclare que les données fournies sous forme numérique correspondent intégralement avec la version écrite.

Lors de la vérification de la situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la situation anormale quant aux émissions de CO₂ le bureau de vérification peut prendre contact avec l'exploitant d'aéronef en vue d'informations plus précises. Le cas échéant, le bureau de vérification peut exécuter les activités de vérification sur les sites utilisés par l'exploitant d'aéronef pour l'exercice d'activités aériennes.

Dans les deux mois suivant la réception du formulaire de notification situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou du formulaire de notification situation anormale quant aux émissions de CO₂, le bureau de vérification statue sur l'approbation ou le refus de la méthodique de monitoring proposée.

Art. 27/14. Le ministre, ayant l'environnement dans ses attributions, fixe les modèles et notes explicatives suivants :

- 1° le modèle et la note explicative pour le journal situations anormales données relatives aux tonnes-kilomètres;
- 2° le modèle et la note explicative pour le journal situations anormales émissions de CO₂;
- 3° le modèle et la note explicative pour le formulaire de notification situation anormale importante données relatives aux tonnes-kilomètres;
- 4° le modèle et la note explicative pour le formulaire de notification situation anormale importante émissions de CO₂.

Section VI. — La cessation d'une activité aérienne par l'exploitant d'aéronef

Art. 27/15. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronef est tenu de signaler toute cessation de son activité aérienne à l'autorité compétente dès le moment où il en prend connaissance ou pouvait raisonnablement en prendre connaissance. Cela se fait par une signification moyennant mention de la période durant laquelle l'exploitant d'aéronef n'exercera pas d'activité aérienne.

L'autorité compétente confirme à l'exploitant d'aéronef la réception de la notification de cessation de l'activité aérienne par le biais d'une signification.

§ 2. En cas de notification de cessation de l'activité aérienne conformément au paragraphe 1^{er}, l'exploitant d'aéronef ne doit plus disposer, dès la confirmation de la réception de la notification par l'autorité compétente, d'un plan de monitoring approuvé pour les émissions de CO₂ pour les années civiles pour lesquelles l'exploitant d'aéronef n'exerce plus d'activités aériennes. De plus, l'exploitant d'aéronef ne doit plus déposer de rapport annuel vérifié des émissions de CO₂ pour les années civiles pour lesquelles l'exploitant d'aéronef n'exerce plus d'activités aériennes.

§ 3. Un exploitant d'aéronef qui a signalé, conformément au paragraphe 1^{er}, une cessation d'une activité aérienne et redémarre une activité aérienne durant la période 2013-2020, doit disposer au plus tard six mois après la date du redémarrage de l'activité aérienne, d'un plan de monitoring approuvé pour les émissions de CO₂.

Section VII. — L'octroi des droits d'émission attribués aux exploitants d'aéronefs

Art. 27/16. Au plus tard le 28 février de chaque année, les quotas d'émission attribués à l'exploitant d'aéronef pour l'année en question lui sont octroyés.

A partir de l'année 2017, sont accordés au plus tard le 28 février de chaque année les quotas d'émission de la réserve spéciale qui sont attribués à l'exploitant d'aéronef pour l'année en question.

Section VIII. — La restitution de quotas d'émission par l'exploitant d'aéronef

Art. 27/17. A partir du 1^{er} janvier 2013, l'exploitant d'aéronef est tenu de restituer au plus tard le 30 avril de chaque année civile des quotas d'émission par le biais d'un retrait dans le registre national.

La quantité de quotas d'émission restitués doit correspondre à la quantité d'émissions de CO₂ causée par l'activité aérienne réalisée par l'exploitant d'aéronef durant l'année civile précédente, telle que reprise dans le rapport annuel d'émissions de CO₂, vérifié satisfaisant, pour la dernière année citée ou doit le cas échéant correspondre avec le taux d'émission alternatif qui a été fixé conformément à l'article 27/10, § 5, alinéa deux.

En cas de cessation de l'activité aérienne, l'obligation de restitution reste d'application pour la période durant laquelle l'exploitant d'aéronef a continué à exercer une activité aérienne. »

Art. 8. A l'article 28 du même arrêté, la phrase « En cas de changement d'identité de l'exploitant, l'autorité compétente adapte le plan d'allocation définitivement approuvé par la mention du nom et de l'adresse du nouvel exploitant. » est supprimée.

Art. 9. L'article 31 du même arrêté est modifié comme suit :

- 1° les mots « l'exploitant d'un établissement BKG » et le mot « l'exploitant », sont chaque fois remplacés par les mots « l'exploitant d'un établissement BKG ou l'exploitant d'aéronef »;
- 2° au paragraphe 1^{er}, les mots « par l'établissement BKG » sont supprimés;
- 3° au paragraphe 1^{er}, alinéa premier, les mots « ou conformément à l'article 27/17 du présent arrêté » sont ajoutés;
- 4° au paragraphe 6, entre les mots « telles que prévues à l'article 4.10.1.2. du titre II du VLAREM » et les mots « ,est publiée, » sont insérés les mots « ou telles que visées à l'article 27/17 du présent arrêté ».

Art. 10. Au chapitre IV du même arrêté sont ajoutés un article 31/1 et un article 31/2, libellés comme suit :

« Art. 31/1. § 1^{er}. A partir de l'année 2010, une amende administrative est imposée conformément à l'article 26bis, § 1^{er}, alinéa premier, du décret REG, à l'exploitant d'aéronef qui ne dispose pas, le 1^{er} janvier de chaque année, d'un plan de monitoring approuvé pour les émissions de CO₂.

Par dérogation à l'alinéa premier, une amende administrative est imposée conformément à l'article 26bis, § 1^{er}, alinéa deux, du décret REG à l'exploitant d'aéronef qui débute une activité aérienne après le 31 août 2009, qui dispose d'une autorisation d'exploitation belge valable et qui au plus tard six mois après le début de l'activité aérienne ne dispose pas d'un plan de monitoring approuvé pour les émissions de CO₂.

Par dérogation à l'alinéa premier, une amende administrative est imposée conformément à l'article 26bis, § 1^{er}, alinéa deux, du décret REG à l'exploitant d'aéronef qui, après la cessation d'une activité aérienne, redémarre l'activité aérienne sans disposer au plus tard six mois après la date de redémarrage de l'activité aérienne de l'exploitant d'aéronef, d'un plan de monitoring approuvé pour les émissions de CO₂.

Par dérogation à l'alinéa premier, une amende administrative est imposée conformément à l'article 26bis, § 1^{er}, alinéa deux, du décret REG à l'exploitant d'aéronef qui débute une activité aérienne après le 31 août 2009, qui ne dispose pas d'une autorisation d'exploitation belge valable et qui ne dispose pas au plus tard six mois après la date de publication de la liste des exploitants d'aéronef par la Commission européenne, telle que visée à l'article 18bis, alinéa trois, de la directive, d'un plan de monitoring approuvé pour les émissions de CO₂.

§ 2. L'amende administrative est calculée sur la base de la formule suivante : $E \times 0,50$ euro, où :

- 1° E = les émissions de CO₂ estimées, exprimées en tonnes de CO₂, rejetées suite aux activités aériennes de l'exploitant d'aéronef pendant la période de surveillance de référence. Les émissions de CO₂ sont estimées sur la base des instruments approuvés par la Commission européenne et mis en oeuvre par Eurocontrol. Le Ministre flamand, ayant l'environnement dans ses attributions, désigne les instruments approuvés par la Commission européenne.

A l'alinéa premier, il convient d'entendre par période de surveillance de référence : la période la plus récente, qui est aussi longue que la période de surveillance et qui précède la date à laquelle l'exploitant d'aéronef doit disposer d'un plan de monitoring approuvé. Lorsque l'exploitant d'aéronef n'a pas effectué d'activités aériennes pendant toute la période de surveillance de référence, les émissions sont estimées pour la période en question et extrapolées vers la durée de la période de surveillance. La période de surveillance est la période entre la date à laquelle l'exploitant d'aéronef doit disposer d'un plan de monitoring qui est approuvé conformément à l'article 20ter, § 6, du décret REG et la fin de l'année civile dans laquelle tombe cette date.

§ 3. La procédure, visée à l'article 31, § 2 jusqu'au § 5 inclus, s'applique aux §§ 1^{er} et 2.

Art. 31/2. § 1^{er}. Conformément à l'article 26bis, § 2, du décret REG, une amende administrative est imposée à l'exploitant d'aéronef qui n'a pas déposé de rapport annuel des émissions vérifié comme satisfaisant, le 31 mars de chaque année.

L'amende administrative est calculée sur la base de la formule suivante : $E \times 0,50$ euro, où :

- 1° E = les émissions de CO₂ estimées, exprimées en tonnes de CO₂, rejetées suite aux activités aériennes de l'exploitant d'aéronef pendant l'année de rapportage pour laquelle aucun rapport annuel des émissions de CO₂ n'a été déposé. Les émissions de CO₂ sont estimées sur la base des instruments approuvés par la Commission européenne et mis en oeuvre par Eurocontrol.

§ 2. La procédure, visée à l'article 31, § 2 jusqu'au § 5 inclus, s'applique aux §§ 1^{er} et 2.

§ 3. L'exploitant d'aéronef dont le rapport annuel des émissions de CO₂ de l'année civile précédente n'a pas été vérifié comme satisfaisant au plus tard le 31 mars de l'année en cours, ne peut plus céder de droits d'émission, conformément à l'article 20ter, § 7 du décret REG jusqu'à ce que le rapport ait été vérifié comme satisfaisant, ou jusqu'à ce que, en vertu de l'alinéa premier de l'article 20ter, § 7 du décret REG, un taux d'émission alternatif ait été fixé et saisi dans le registre national. »

Art. 11. Au chapitre V du même arrêté sont ajoutés les articles 32/1, 32/2 et 32/3, libellés comme suit :

« Art.32/1. § 1^{er}. Lors du processus de vérification, le bureau de vérification examine le rapport, visé à l'article 7/1, § 1^{er}. Il évaluera la fiabilité, la crédibilité et l'exactitude des émissions de gaz à effet de serre rapportées, et examinera les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre, plus particulièrement :

- 1° les données d'activité rapportées et les mesures et calculs qui s'y rapportent;
- 2° le choix et l'utilisation de facteurs d'émission;
- 3° les calculs qui aboutissent à la détermination des émissions globales;
- 4° lorsque des mesures ont été effectuées, l'exactitude du choix et du mode d'application des méthodes de mesure.

§ 2. Le bureau de vérification établit un rapport sur le processus de vérification, précisant si les émissions de gaz à effet de serre rapportées peuvent être vérifiées comme satisfaisantes.

Le rapport aborde tous les sujets qui sont pertinents pour le travail effectué. Le rapport peut être vérifié comme satisfaisant lorsque le bureau de vérification estime que les émissions globales de gaz à effet de serre n'ont pas été reprises comme matériellement inexacts.

Lorsque le rapport n'est pas vérifié comme satisfaisant, le bureau de vérification peut déterminer un taux d'émission alternatif dans son rapport.

§ 3. Le bureau de vérification fait parvenir le rapport à la division.

Art. 32/2. § 1^{er}. Lors du processus de vérification, le bureau de vérification examine le rapport annuel sur les émissions de CO₂, visé à l'article 20ter, § 7, du décret REG, et la surveillance pendant l'année écoulée.

Il évaluera la fiabilité, la crédibilité et l'exactitude des systèmes de surveillance et des données rapportées, et examinera les informations sur les émissions, plus particulièrement :

- 1° les données d'activité rapportées et les mesures et calculs qui s'y rapportent;

- 2° le choix et l'utilisation de facteurs d'émission;
- 3° les calculs qui aboutissent à la détermination des émissions globales;
- 4° lorsque des mesures ont été effectuées, l'exactitude du choix et du mode d'application des méthodes de mesure.

§ 2. Les émissions faisant l'objet du rapport annuel des émissions de CO₂, ne peuvent être approuvées que lorsque des données et informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions avec un degré élevé de certitude.

Pour un degré élevé de certitude, l'exploitant d'aéronef doit avoir démontré que :

- 1° les données rapportées ne comportent pas d'incohérences;
- 2° les données ont été rassemblées conformément aux normes scientifiques applicables;
- 3° les documents en question de l'aéronef utilisé pour l'exercice des activités aériennes auxquelles se rapporte le rapport annuel des émissions de CO₂, sont complets et cohérents.

§ 3. Le bureau de vérification tient compte du fait si l'exploitant d'aéronef est enregistré dans le cadre de EMAS, le système communautaire de management environnemental et d'audit, ou dispose d'un système équivalent de gestion de l'environnement ou de l'énergie.

§ 4. La vérification doit être basée sur une analyse stratégique de toutes les activités aériennes effectuées par l'exploitant d'aéronef et auxquelles se rapporte le rapport annuel des émissions de CO₂. A cette fin, le vérificateur doit pouvoir disposer d'un aperçu de toutes les activités et leur signification pour le niveau d'émission de toutes les activités aériennes effectuées par l'exploitant d'aéronef et reprises dans le rapport annuel des émissions de CO₂.

Le bureau de vérification doit en particulier vérifier si :

- 1° le rapport annuel des émissions de CO₂ comporte des données sur tous les vols qui relèvent des activités aériennes visées dans l'annexe III. Le bureau de vérification sera appuyé dans cette tâche par des informations sur les horaires et d'autres données sur le trafic de l'exploitant d'aéronef, parmi lesquelles les données demandées auprès d'Eurocontrol;
- 2° les données cumulatives sur la consommation de carburant et les données sur le carburant acheté ou autrement procuré pour l'aéronef effectuant l'activité aérienne, sont cohérentes.

§ 5. La vérification des informations transmises se fait si nécessaire sur les sites utilisés par l'exploitant d'aéronef pour l'exercice des activités aériennes auxquelles se rapporte le rapport annuel des émissions de CO₂. Le vérificateur prend des échantillons pour constater la fiabilité des données et informations rapportées. Le vérificateur a accès à tous les sites et à toutes les informations relatives à l'objet de la vérification.

§ 6. Le bureau de vérification soumet toutes les sources d'émission de chaque aéronef pour lequel l'exploitant d'aéronef est responsable, à une évaluation de la fiabilité des données fournies par chaque source contribuant aux émissions globales de chaque aéronef pour lequel l'exploitant d'aéronef est responsable.

§ 7. Sur la base de cette analyse, le bureau de vérification met explicitement en évidence les sources dont la détermination des émissions présente un risque d'erreur élevé, et d'autres aspects de la procédure de surveillance et de déclaration qui sont des sources d'erreurs potentielles dans la détermination des émissions globales. Il s'agit notamment du choix des facteurs d'émission et des calculs à effectuer pour déterminer les niveaux des émissions des différentes sources d'émission. Une attention particulière est accordée aux sources qui présentent un risque d'erreur élevé et aux aspects susmentionnés de la procédure de surveillance.

§ 8. Le bureau de vérification prend en considération toutes les méthodes de gestion des risques appliquées par l'exploitant d'aéronef en vue de réduire au maximum le degré d'incertitude.

§ 9. Le bureau de vérification prépare un rapport sur la procédure de vérification, indiquant si le rapport annuel des émissions de CO₂, visé à l'article 20^{ter}, § 7, du décret REG est satisfaisant.

Ce rapport traite tous les aspects pertinents pour le travail effectué. Il peut être attesté que le rapport annuel des émissions de CO₂ visé à l'article 20^{ter}, § 7, du décret REG est satisfaisant si, selon le bureau de vérification, les émissions totales déclarées ne sont pas matériellement inexactes.

§ 10. Le bureau de vérification est indépendant de l'exploitant d'aéronef, effectue son travail de manière sérieuse, objective et professionnelle et connaît :

- 1° les normes et les lignes directrices pour la surveillance et le rapportage d'émissions de CO₂ par des activités aériennes qui ont été approuvées par la Commission européenne conformément à l'article 14, alinéa premier, de la directive;
- 2° les dispositions légales et réglementaires qui sont d'application aux activités aériennes à vérifier;
- 3° la collecte de toutes informations sur chaque source d'émission de chaque aéronef pour lequel l'exploitant d'aéronef est responsable, notamment pour ce qui concerne le rassemblement, la mesure, le calcul et le rapportage de données.

Art. 32/3. § 1^{er}. Les principes généraux et la méthode pour la vérification du rapport annuel sur les émissions de CO₂, visés à l'article 32/2, s'appliquent en outre, pour autant que d'application, à la vérification du rapport 'données relatives aux tonnes-kilomètres'.

§ 2. Le bureau de vérification doit en particulier vérifier si :

- 1° le rapport 'données relatives aux tonnes-kilomètres' comprend uniquement des données relatives aux vols qui relèvent des activités aériennes, visées à l'annexe III, pour lesquelles l'exploitant d'aéronef est responsable et qui ont été effectivement effectuées. Le bureau de vérification se fera assister dans cette tâche par les données sur le trafic de l'exploitant d'aéronef, notamment les données d'Eurocontrol demandées par l'exploitant d'aéronef;
- 2° la cargaison déclarée par l'exploitant d'aéronef correspond aux documents y relatifs qu'il a conservés à des fins de sécurité. »

Art. 12. Au chapitre VI du même arrêté est insérée une section *Ibis*, composée de l'article 35/1, libellée comme suit :

« *Section Ibis.* — Restitution des REC et des URE par l'exploitant d'aéronef

Art. 35/1. Pour l'année 2012, l'exploitant d'aéronef peut utiliser des REC et des URE, à l'exception de ceux visés à l'article 35, jusqu'à 15 pour cent du total des quotas d'émission qu'il doit restituer en vertu de l'article 27/17. »

Art. 13. Au même arrêté est ajoutée une annexe II, jointe en annexe 1ère au présent arrêté.

Art. 14. Au même arrêté est ajoutée une annexe III, jointe en annexe 2 au présent arrêté.

Art. 15. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 16. Le Ministre flamand, ayant l'environnement dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 4 septembre 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
K. PEETERS

Le Ministre flamand de l'Environnement, de la Nature et de la Culture,
J. SCHAUVLIEGE

Annexe 1^{re}.

Annexe II. — Catégories d'activités

1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés, ainsi que les installations de combustion utilisant exclusivement de la biomasse, ne relèvent pas de la présente annexe.
2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en œuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.
3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le système communautaire, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW et les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse ne sont pas prises en considération dans ce calcul. Les « unités qui utilisent exclusivement de la biomasse » comprennent les unités qui utilisent des combustibles fossiles dans les phases de démarrage ou d'extinction de l'unité.
4. Si une unité met en œuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui est prioritaire.
5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses.

Activités	Gaz à effet de serre
1. Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux)	Dioxyde de carbone
2. Raffinage de pétroles	Dioxyde de carbone
3. Production de cokes.	Dioxyde de carbone
4. Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré).	Dioxyde de carbone
5. Production de fonte ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure.	Dioxyde de carbone
6. Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	Dioxyde de carbone

Activités	Gaz à effet de serre
7. Production d'aluminium primaire.	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
8. Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
9. Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
10. Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
11. Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
12. Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
13. Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
14. Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
15. Séchage ou calcination du plâtre ou production de planches de plâtre et autres compositions à base de plâtre, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
16. Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses.	Dioxyde de carbone
17. Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
18. Production de noir de carbone, y compris la carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les résidus de craquage et de distillation, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
19. Production d'acide nitrique.	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
20. Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
21. Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
22. Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
23. Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
24. Production d'hydrogène (H ₂) et de gaz de synthèse par reformage ou oxydation partielle avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
25. Production de soude (Na ₂ CO ₃) et de bicarbonate de sodium (NaHCO _{3r})	Dioxyde de carbone

Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand du 4 septembre 2009 modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 décembre 2007 relatif à l'échange de quotas de gaz à effet de serre.

Bruxelles, le 4 septembre 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
K. PEETERS

Le Ministre flamand de Environnement, de la Nature et de la Culture,
J. SCHAUVLIEGE

Annexe 2

Annexe III. — Liste des activités aériennes

Tous les vols qui partent de ou arrivent à un aéroport qui est situé sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne relèvent de la notion d'« activité aérienne ».

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.

On entend par « aéroport », 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.

Lorsqu'un exploitant d'aéronef effectue une activité aérienne visée à la présente annexe, il relève du champ d'application du système européen d'échange de quotas d'émission, qu'il figure ou non sur la liste des exploitants d'aéronefs publiée par la Commission européenne en application de l'article 18 *bis*, paragraphe 3, de la Directive 2003/87/CE

Ne relèvent pas de cette activité :

- 1° des vols exclusivement effectués aux fins du transport, en mission officielle, d'un monarque régnant et de sa proche famille, de chefs d'Etat, de chefs de gouvernements et de ministres du gouvernement d'un pays autre qu'un Etat membre, à condition que cette situation soit dûment établie par l'indication du statut dans le plan de vol.

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

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

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.

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

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

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'Etat, de chefs de gouvernements et de ministres du Gouvernement d'un pays autre qu'un Etat membre, à condition que cette situation soit dûment établie par l'indication du statut dans le plan de vol;

- 2° des vols militaires effectués par des aéronefs militaires et des vols effectués par des services de douane et de police.

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

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 2.

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

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

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;

- c) vols liés à la recherche et au sauvetage, vols de lutte contre le feu, vols humanitaires et vols médicaux d'urgence pour lesquels l'autorité compétente a marqué son accord.

En ce qui concerne les catégories de vols visées ci-après, les vols pour la mise en place ou le convoi 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

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.

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.

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.

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

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 catastrophe et/ou cette catastrophe vers un lieu sûr situé dans le même Etat ou un autre Etat disposé à accueillir ces personnes.

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.

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.

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.

- 3° des vols qui sont exclusivement effectués selon les règles de vol à vue telles que visées à l'annexe 2 de la convention de Chicago.
- 4° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;
- 5° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant de pilotage, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs.

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 5°.

- 6° Vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou vols effectués exclusivement aux fins de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol.

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.

Cette catégorie exclut les vols 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.

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 6°.

- 7° les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage certifié est inférieur à 5 700 kg;
- 8° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public qui sont imposés conformément au Règlement (CEE) n° 2408/92 sur des routes dans des régions ultrapériphériques telles que visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité CE, ou sur des routes où la capacité offerte ne dépasse pas 30 000 places assises par an.

L'exemption 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;

- j) les vols qui relèveraient de cette activité sans ce point, effectués par des transporteurs aériens commerciaux qui :
- soit effectuent pendant trois périodes consécutives de trois mois, moins de 243 vols par période;
 - soit effectuent des vols avec une émission globale de moins de 10 000 tonnes par an.

Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernements et des ministres d'un gouvernement d'Etat membre, ne peuvent pas être exclus en vertu de ce point.

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 ».

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.

Seuls les vols au départ et à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne 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 1° à 10° ne sont pas pris en compte aux mêmes fins.

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.

Un transporteur aérien commercial réalisant 243 vols par période ou davantage relève du système européen d'échange de quotas pour toute l'année civile au cours de laquelle il a atteint ou dépassé le seuil de 243 vols.

Un transporteur aérien commercial réalisant des vols dont le total annuel des émissions est égal ou supérieur à 10 000 tonnes par an relève de l'application du système européen d'échange de quotas pour l'année civile au cours de laquelle il a atteint ou dépassé le seuil de 10 000 tonnes.

Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand du 4 septembre 2009 modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 décembre 2007 relatif à l'échange de quotas de gaz à effet de serre.

Bruxelles, le 4 septembre 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
K. PEETERS

Le Ministre flamand de l'Environnement, de la Nature et de la Culture,
J. SCHAUVLIEGE