

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

18 maart 2009

VOORSTEL VAN DECREET

**– van de heer Patrick Lachaert, mevrouw Tinne Rombouts
en de heren Bart Martens, Patrick De Klerck, Erik Matthijs en André Van Nieuwkerke –**

**houdende wijziging van het REG-decreet van 2 april 2004,
wat de uitbreiding tot luchtvaartactiviteiten betreft**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van decreet dient ter omzetting van de richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 tot wijziging van richtlijn 2003/87/EG met de bedoeling om ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap. Met deze richtlijn (hierna richtlijn 2008/101/EG te noemen) wordt beoogd de luchtvaartsector onder het Europese systeem van de handel in broeikasgasemissierechten (hierna emissierechten te noemen) te brengen. Dit systeem gold tot deze wijziging alleen voor stationaire bronnen (de zogenaamde broeikasgasinrichtingen of BKG-inrichtingen) op grond van richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van richtlijn 96/61/EG van de Raad (hierna richtlijn 2003/87/EG te noemen).

Richtlijn 2003/87/EG is in Vlaanderen omgezet via het decreet van 2 april 2004 tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het Vlaamse Gewest door het bevorderen van het rationeel energiegebruik, het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen uit het Protocol van Kyoto (hierna REG-decreet te noemen), het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen (hierna VER-besluit te noemen) en het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM I) en het besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 1995 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM II).

Door de broeikasgasemissies van de luchtvaartsector op te nemen in het Europese systeem van de handel in emissierechten, wordt de bijdrage van die sector aan de klimaatverandering aangepakt. Richtlijn 2008/101/EG heeft enkel betrekking op luchtvaartemissies van koolstofdioxide (hierna CO₂ te noemen).

Met het Protocol van Kyoto hebben de deelnemende landen een doelstelling aanvaard voor de verminde-

ring van de emissies voor broeikasgassen. De internationale luchtvaart maakt geen deel uit van het Protocol van Kyoto: de beperkings- en verminderingsdoelen die in dat kader zijn gesteld, hebben betrekking op de emissies die worden veroorzaakt door de binnenlandse luchtvaart, maar niet op de emissies die worden veroorzaakt door internationale vluchten. In afwachting van de sluiting van een wereldwijde, brede overeenkomst betreffende de vermindering van broeikasgassen na 2012 heeft de Europese Unie zichzelf ten doel gesteld om in 2020 de emissies met ten minste 20% te reduceren ten opzichte van 1990 (hierna de 20%-doelstelling te noemen). Om die doelstelling te kunnen bereiken, moeten er zowel op het niveau van de lidstaten als op het niveau van de Gemeenschap diverse beleidsmaatregelen worden getroffen.

Als de CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector in het huidige tempo blijft toenemen, zal dat de verminderingen die in andere sectoren zijn bereikt om de klimaatverandering tegen te gaan, in aanzienlijke mate teniet doen. De Europese Commissie heeft onderzoek verricht naar diverse maatregelen voor de vermindering van emissies van CO₂ binnen de luchtvaartsector. In dat kader heeft de Commissie een strategie voor de luchtvaartsector bepaald. Ter uitvoering van die strategie is een breed pakket maatregelen vastgesteld, waaronder richtlijn 2008/101/EG. Een systeem van de handel in emissierechten blijkt het meest kosteneffectieve instrument te zijn om de noodzakelijke vermindering van CO₂-emissies binnen de luchtvaartsector te realiseren. Richtlijn 2008/101/EG bevat een apart emissieplafond voor de luchtvaartsector, dat uitgedrukt is op basis van het gemiddelde van de historische emissies van CO₂ in de jaren 2004-2006. Dat emissieplafond vormt dus een onderdeel van de 20%-doelstelling van de Europese Unie. Het systeem voor de handel in emissierechten voor de luchtvaart gaat voor het jaar 2012 uit van een kortingspercentage van 3% op de historische emissies. Voor de periode 2013-2020 bedraagt de korting 5%.

Richtlijn 2008/101/EG houdt kort samengevat in dat CO₂-emissies van de luchtvaartsector, voor zover het vluchten betreft die vertrekken vanaf of aankomen op een luchtvaartterrein in een lidstaat van de Europese Unie, voortaan afgedekt moeten zijn door een voldoende aantal emissierechten. Vliegtuigexploitanten die onder het systeem vallen, moeten na afloop van een kalenderjaar bij hun administrerende lidstaat emissierechten inleveren om hun broeikasgasemissies in dat betreffende jaar af te dekken. De categorieën luchtvaartactiviteiten die onder het nieuwe stelsel val-

len, zijn aangegeven in bijlage I bij richtlijn 2003/87/EG. De richtlijn heeft betrekking op vluchten die vertrekken vanaf of aankomen op een luchtvaartterrein op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. De entiteit die valt onder het emissiehandelssysteem, is de vliegtuigexploitant. Dat is de persoon die een luchtvaartuig exploiteert op het moment dat dat een in bijlage I bij richtlijn 2008/101/EG genoemde luchtvaartactiviteit uitoefent of, wanneer die persoon niet bekend is of niet is geïdentificeerd door de eigenaar van het vliegtuig, de eigenaar van het vliegtuig.

Iedere vliegtuigexploitant die activiteiten verricht die onder de reikwijdte van richtlijn 2003/87/EG vallen, wordt gekoppeld aan een administrerende lidstaat. Die administrerende lidstaat ziet toe op de naleving van de verplichtingen uit de richtlijn. Bij de toewijzing van de administratieve controle van de verschillende vliegtuigexploitanten aan de gewesten, wordt de richtlijn gerespecteerd en wordt bijgevolg hetzelfde criterium gebruikt zoals opgenomen in artikel 18bis, §1, b), van richtlijn 2008/101/EG voor de verdeling van niet-EU-vliegtuigexploitanten over de EU-lidstaten. Dat wordt juridisch verankerd via het voorliggende voorstel van decreet (zie verder bij de artikelsgewijze bespreking van artikel 20bis).

Sommige vliegtuigexploitanten vallen al vanaf 1 januari 2010 onder het systeem van handel in emissierechten voor de luchtvaart. Het gaat daarbij ten eerste om vliegtuigexploitanten die op dat moment al beschikken over een door de administrerende lidstaat verleende exploitatievergunning. Ten tweede betreft het vliegtuigexploitanten die niet over een dergelijke vergunning beschikken (bijvoorbeeld vliegtuigexploitanten uit derde landen), maar die wel vermeld staan op de lijst die de Europese Commissie op grond van artikel 18bis, derde lid, van richtlijn 2003/87, op 11 februari 2009 heeft gepubliceerd. Die vliegtuigexploitanten hebben op of na 1 januari 2006 een luchtvaartactiviteit uitgeoefend zoals genoemd in bijlage I bij richtlijn 2008/101/EG. Vliegtuigexploitanten aan wie na 1 januari 2009 een exploitatievergunning is verleend en vliegtuigexploitanten die bij een latere update aan de lijst van de Europese Commissie worden toegevoegd, vallen ook pas later onder de reikwijdte van het systeem van handel in emissierechten voor de luchtvaart.

Volgens artikel 2 van richtlijn 2008/101/EG moet de richtlijn uiterlijk 2 februari 2010 in nationale wetgeving zijn omgezet. Het is wenselijk een aantal bepalingen van de richtlijn al veel vroeger om te zetten in nationale wetgeving, aangezien de richtlijn van de vliegtuigexploitanten al tegen 31 augustus 2009 een

aantal acties verwacht zodat in de nationale wetgeving al vóór 31 augustus 2009 een rechtsgrond in werking moet zijn getreden die die acties oplegt. Dit voorstel van decreet heeft tot doel te voorzien in een dergelijke rechtsgrond. De omzetting van die bepalingen in nationale wetgeving is bijgevolg uiterst dringend.

De richtlijnen inzake monitoring en rapportering van CO₂-emissies en tonkilometergegevens (MRV Guidance), in het kader van CO₂-emissiehandel door luchtvaartexploitanten, die op 26 februari 2009 werden goedgekeurd door het Climate Change Committee, bepalen dat vliegtuigexploitanten vóór 31 augustus 2009:

- verplicht zijn een monitoringplan voor CO₂-emissies in te dienen bij hun bevoegde autoriteit;
- een monitoringplan voor tonkilometergegevens moeten indienen bij hun bevoegde autoriteit, indien de vliegtuigexploitanten aanspraak willen maken op gratis emissierechten voor het jaar 2012 en voor de daaropvolgende periode van 2013 tot 2020.

Om die redenen is het van groot belang dat:

- a) er tijdig nationale wetgeving van kracht is om het indienen van monitoringplannen tegen 31 augustus 2009 juridisch te kunnen afdwingen;
- b) de vliegtuigexploitanten tijdig geïnformeerd worden door hun bevoegde autoriteit;
- c) de verificatiemarkt tijdig georganiseerd wordt.

Aangezien een aantal niet-Europese vliegtuigexploitanten gekant zijn tegen hun opname onder het Europese emissiehandelssysteem, zoals bleek bij het opstellen van de richtlijn, is het noodzakelijk dat de juridische afdwingbaarheid van de verplichting tot bewaking van CO₂-emissies zo spoedig mogelijk geregeld wordt.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

De gewesten zijn bevoegd voor de bescherming van het leefmilieu, onder meer de bescherming van de lucht tegen verontreiniging en aantasting (artikel 6, §1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980

tot hervorming der instellingen, hierna BWHI te noemen).

Wat de bevoegdheden openbare werken en vervoer betreft, zijn de gewesten bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal (artikel 6, §1, X, 7°, BWHI). De federale overheid is bevoegd voor de reglementering van het luchtverkeer, de algemene politie en de veiligheid ervan. Voor de uitvoering van het luchtvaartbeleid moet overlegd worden tussen de federale overheid en de gewesten (zie artikel 6, BWHI).

De federale overheid (meer bepaald het directoraat-generaal Luchtvaart van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) is bevoegd voor het verlenen van de in de richtlijn vermelde exploitatievergunningen voor luchtvaartmaatschappijen. Een exploitatievergunning kan in België enkel worden aangevraagd door luchtvaartmaatschappijen met hoofdvestiging of statutaire zetel in België. Dat impliceert echter niet dat die overheidsdienst ook de bevoegde autoriteit is voor het toewijzen en verlenen van emissierechten. De richtlijn gebruikt de exploitatievergunning enkel als criterium om te bepalen welke Europese lidstaat bevoegd is voor de administratieve controle van een vliegtuigexploitant.

Het verlenen van exploitatievergunningen aan vliegtuigexploitanten bevindt zich binnen het bevoegdheidsdomein luchtverkeer, dat een federale bevoegdheid is. Het toewijzen en verlenen van emissierechten is volledig ingegeven vanuit leefmilieuoverwegingen. De federale overheid is, wat leefmilieu betreft, enkel bevoegd voor het vaststellen van productnormen bij het op de markt brengen van producten. Het toewijzen van emissierechten kan niet als een productnorm worden beschouwd. Daaruit volgt dus dat de gewesten bevoegd zijn voor het toewijzen en verlenen van emissierechten.

De bevoegdheid van de federale overheid voor het verlenen van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de gewesten voor het reglementeren van milieuvoorwaarden die daarmee verband kunnen houden. De gewesten zijn immers bevoegd voor het opleggen van leefmilieuvoorschriften aan alle soorten van activiteiten, ook wanneer zij in principe niet bevoegd zijn voor het reglementeren op zich van die activiteiten.

Aangezien het toewijzen en verlenen van emissierechten een gewestelijke bevoegdheid is, impliceert dat ook dat de gewesten zorgen voor de administratieve controle van de vliegtuigexploitanten, die België als administrerende lidstaat krijgt toegewezen.

Artikel 2

Artikel 2 van dit decreet voegt een aantal definities toe aan artikel 2 van het REG-decreet.

De definitie van ‘emissie’ is overgenomen uit artikel 3, b), van richtlijn 2003/87/EG, zoals gewijzigd door artikel 1, derde lid, a), van richtlijn 2008/101/EG en aangepast aan de Vlaamse wettelijke context.

De definitie van ‘vliegtuigexploitant’ is overgenomen uit artikel 3, o), van richtlijn 2003/87, zoals gewijzigd door artikel 1, derde lid, b), van richtlijn 2008/101/EG en aangepast aan de Vlaamse wettelijke context. Dat is gedaan om elk verschil in betekenis en reikwijdte tussen de nationale wet en de richtlijn te voorkomen. Een vliegtuigexploitant is omschreven als een persoon die een luchtvaartuig exploiteert op het moment dat dat een luchtvaartactiviteit uitoefent, genoemd in bijlage I bij de richtlijn, of, wanneer die persoon niet bekend is of niet is geïdentificeerd door de eigenaar van het vliegtuig, de eigenaar van het vliegtuig. Welke luchtvaartactiviteiten onder bijlage I vallen, wordt nader door de Vlaamse Regering bepaald.

De definitie van ‘referentiejaar’ is woordelijk overgenomen uit artikel 18bis, vijfde lid, van richtlijn 2003/87/EG, zoals gewijzigd door artikel 1, vijftiende lid, van richtlijn 2008/101/EG.

De definitie van ‘bevoegde autoriteit’ en ‘de afdeling’ is overgenomen uit artikel 1, 20°, en artikel 1, 19°, van het VER-besluit, waardoor de autoriteit die bevoegd is in het kader van de luchtvaart, dezelfde is als degene die bevoegd is in het kader van de stationaire bronnen.

De definitie van ‘emissierechtenbesluit’ verwijst naar het besluit dat de Europese Commissie moet nemen op grond van artikel 3sexies, derde lid, van richtlijn 2003/87/EG zoals ingevoegd door artikel 1, vierde lid, van richtlijn 2008/101/EG. Artikel 3sexies, derde lid, van richtlijn 2003/87/EG stelt dat de Commis-

sie ten minste 15 maanden voor het begin van iedere periode, of uiterlijk op 30 september 2011 voor het jaar 2012 berekent en in een besluit vastlegt:

- a) de totale hoeveelheid emissierechten die voor die periode zal worden toegewezen;
- b) de hoeveelheid emissierechten die in die periode zal worden geveild;
- c) de hoeveelheid rechten in de bijzondere reserve voor vliegtuigexploitanten in die periode;
- d) de hoeveelheid voor die periode kosteloos toe te wijzen emissierechten, zijnde de totale hoeveelheid rechten waartoe onder a) is besloten, minus de hoeveelheid rechten onder b) en c);
- e) de ‘benchmark’ die zal worden gebruikt voor de kosteloze toewijzing van emissierechten aan vliegtuigexploitanten die aan de voorwaarden voor kosteloze toewijzing voldoen zoals beschreven in artikel 20ter, §1, van dit voorstel van decreet. De onder e) bedoelde benchmark, uitgedrukt als rechten per tonkilometer, wordt berekend door het aantal onder d) bedoelde emissierechten te delen door de som van de tonkilometergegevens in de geverifieerde rapporten tonkilometergegevens van alle vliegtuigexploitanten die onder het Europese emissiehandelssysteem vallen. Die rapporten worden in het Vlaamse Gewest ingediend overeenkomstig artikel 20ter, §1, van dit voorstel van decreet.

De definitie van ‘bijzondere reserve’ is overgenomen uit artikel 3septies, van richtlijn 2003/87 zoals ingevoegd door artikel 1, vierde lid, van richtlijn 2008/101/EG.

De definitie van ‘bijzondere reserve-emissierechtenbesluit’ verwijst naar het besluit dat de Europese Commissie moet nemen op grond van artikel 3septies, vijfde lid, van richtlijn 2003/87/EG zoals ingevoegd door artikel 1, vierde lid, van richtlijn 2008/101/EG. Artikel 3septies, vijfde lid, van richtlijn 2003/87/EG stelt dat de Europese Commissie binnen 12 maanden na het verstrijken van de termijn voor de indiening van het in artikel 20ter, §2, van dit voorstel van decreet bedoelde verzoek besluit welke benchmark moet worden gebruikt voor de kosteloze toewijzing van rechten aan vliegtuigexploitanten wier verzoek overeenkomstig artikel 20ter, §4, tweede lid, van dit voorstel van decreet werd ingediend bij de Europese Commissie. De benchmark wordt berekend door het aantal rechten in de bijzondere reserve te delen door

de som van het totale aantal tonkilometers, dat overeenkomstig artikel 3septies, §5, van richtlijn 2008/101/EG in rekening wordt gebracht.

Aangezien het register zoals gedefinieerd in artikel 1, 3°), van het samenwerkingsakkoord van 18 juni 2008 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de organisatie en het administratief beheer van het gestandaardiseerd en genormaliseerd registersysteem van België overeenkomstig Richtlijn 2003/87 van het Europees Parlement en de Raad en Beschikking 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad, ook zal worden gebruikt binnen het systeem van verhandelbare emissierechten voor de luchtvaartsector, wordt de term ‘nationaal register’ gedefinieerd via een verwijzing naar het bovenvermelde samenwerkingsakkoord. Het ‘nationaal register’ is het register dat door België overeenkomstig artikel 6 van beschikking 280/2004/EG wordt aangelegd, beheerd en bijgehouden waarin een overeenkomstig artikel 19 van richtlijn 2003/87/EG aangelegd register is opgenomen.

De definiëring van ‘exploitant’ en ‘BKG-inrichting’ is erop gericht het begrippenkader van het REG-decreet in overeenstemming te brengen met het begrippenkader van het VER-besluit.

Artikel 3

Artikel 3 van dit voorstel van decreet brengt een aantal wijzigingen aan in artikel 20 van het REG-decreet.

De wijziging die in artikel 20 van het REG-decreet wordt aangebracht door punten 1°, 4° en 5° van artikel 3 van dit voorstel van decreet, heeft tot doel het begrippenkader van het REG-decreet in overeenstemming te brengen met het VER-besluit.

De wijziging die in artikel 20 van het REG-decreet wordt aangebracht door punt 2° van artikel 3 van dit voorstel van decreet, heeft tot doel een materiële vergissing recht te zetten op het gebied van de autoriteit bij wie de emissierechten jaarlijks worden ingeleverd: die rechten worden niet ingeleverd bij de Vlaamse Regering, maar worden afgeboekt in het nationaal register.

De wijziging die in artikel 20 van het REG-decreet wordt aangebracht door punt 3° van artikel 3 van dit voorstel van decreet, heeft tot doel artikel 6, tweede lid, punt e), van richtlijn 2003/87/EG zoals vervangen

door artikel 1, zesde lid, van richtlijn 2008/101/EG, om te zetten. Dat artikel zegt dat inrichtingen die onder het systeem van handel in emissierechten voor stationaire bronnen vallen, ter nakoming van hun jaarlijkse inleverplicht geen emissierechten mogen inleveren die krachtens hoofdstuk II van richtlijn 2003/87 aan vliegtuigexploitanten zijn verleend. De achtergrond van die richtlijnwijziging is ervoor zorgen dat het berekeningssysteem voor de Gemeenschapsregeling niet inconsistent wordt. De emissies door de internationale luchtvaart zijn namelijk niet opgenomen in de verplichtingen van de lidstaten op grond van het Protocol van Kyoto. In de gewijzigde richtlijn 2003/87/EG vormen de emissierechten die aan vliegtuigexploitanten worden verleend, geen aparte juridische categorie. Die rechten worden echter herkenbaar gemaakt in het nationaal register.

Artikel 4

Artikel 4 van dit voorstel van decreet voegt een artikel 20bis en 20ter in het REG-decreet in.

Artikel 20bis sluit aan bij de ter kennisgeving aan de Nationale Klimaatcommissie van 3 maart 2009 om bij de toewijzing van de administratieve controle van de verschillende vliegtuigexploitanten aan de gewesten, de richtlijn te respecteren en bijgevolg hetzelfde criterium te gebruiken zoals opgenomen in artikel 18bis, §1, b), van richtlijn 2008/101/EG voor de verdeling over de lidstaten van de Europese Unie van andere vliegtuigexploitanten dan vliegtuigexploitanten met een exploitatievergunning, verleend door een EU-lidstaat.

Daartoe wordt onderstaande tekst opgenomen in de regelgeving van de drie gewesten:

“Voor de periode 2012 en de daaropvolgende periode 2013-2020 wordt de administratieve controle van de vliegtuigexploitant die onder de administratieve bevoegdheid van België valt, verzorgd door het gewest dat de meeste CO₂-emissies, uitgestoten door de vliegtuigexploitant in het referentiejaar, krijgt toegekend.

Het Vlaamse Gewest (het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Waalse Gewest) krijgt voor elke vliegtuigexploitant de CO₂-emissies toegekend van alle vluchten die onder het toepassingsgebied van richtlijn 2008/101/EG vallen, die:

- vertrekken vanuit luchtvaartterreinen, gelegen op het grondgebied van het Vlaamse (Brusselse Hoofdstedelijke, Waalse) Gewest;
- landen op luchtvaartterreinen, gelegen op het grondgebied van het Vlaamse (Brusselse Hoofdstedelijke, Waalse) Gewest, op voorwaarde dat die vluchten niet vertrekken vanuit een EU-lidstaat.”.

Met betrekking tot een vliegtuigexploitant die na 1 januari 2006 zijn exploitatie in de Gemeenschap is begonnen, is het referentiejaar het eerste kalenderjaar van die exploitatie. In alle andere gevallen is het referentiejaar het kalenderjaar dat is ingegaan op 1 januari 2006.

Het criterium dat is opgenomen in het in het REG-decreet in te voegen artikel 20bis, is van toepassing op alle vliegtuigexploitanten die onder de administratieve bevoegdheid van de lidstaat België vallen:

- a) zowel vliegtuigexploitanten met een exploitatievergunning in België, als niet-commerciële vliegtuigexploitanten uit andere EU-lidstaten, als vliegtuigexploitanten uit niet-EU-lidstaten (zowel commerciële als niet-commerciële vliegtuigexploitanten);
- b) zowel vliegtuigexploitanten die op één enkele Belgische luchthaven vliegen, als vliegtuigexploitanten die op luchthavens, gelegen in verschillende gewesten vliegen. In het eerste geval worden alle CO₂-emissies van de respectievelijke vliegtuigexploitant toegekend aan één gewest en neemt dat gewest de administratieve controle op zich. In het tweede geval wordt de administratieve controle gedaan door het gewest op wiens grondgebied de meeste CO₂-emissies zijn toegekend.

Paragrafen 1, 2 en 3 van artikel 20ter regelen de kosteloze toewijzing van emissierechten. Richtlijn 2008/101/EG stelt dat voor een bepaalde periode (2012, 2013-2020) een deel van de beschikbare emissierechten kosteloos wordt toegewezen en dat een deel wordt geveild.

Aangezien de veiling van emissierechten voor het jaar 2012 en de periode van 2013-2020 nog niet dringend hoeft te worden geregeld in nationale wetgeving, maakt zij geen deel uit van dit voorstel van decreet, maar zal die in een later stadium geregeld worden op basis van de nog door de Europese Commissie te verstrekken voorschriften.

Indien een vliegtuigexploitant in aanmerking wil komen voor kosteloze toewijzing, stelt hij voorafgaand aan een periode een monitoringplan op waarin is beschreven op welke wijze hij de zogenaamde tonkilometergegevens registreert en bepaalt (hierna monitoringplan tkm te noemen).

Tonkilometergegevens zijn gegevens over de omvang van een luchtvaartactiviteit. Het aantal tonkilometers wordt vereenvoudigd uitgedrukt, namelijk grof berekend door de gevlogen afstand te vermenigvuldigen met de vracht (onder vracht wordt verstaan: de totale massa aan vracht, post en passagiers die wordt vervoerd). De precieze berekeningswijze zal door de Europese Commissie bij beschikking worden uitgewerkt op basis van bijlage IV bij richtlijn 2003/87/EG. Dat monitoringplan tkm moet worden goedgekeurd door de bevoegde instantie van de administrerende lidstaat. Gedurende een vaststaand kalenderjaar, voorafgaand aan een periode (het tkm-jaar), worden de tonkilometergegevens bepaald en geregistreerd volgens het goedgekeurde monitoringplan tkm. Het tkm-jaar wordt in dit voorstel van decreet aangegeven als het referentiejaar.

Na afloop van het tkm-jaar kan de vliegtuigexploitant de bevoegde autoriteit verzoeken om een kosteloze toewijzing van emissierechten. Bij het verzoek dient hij de tonkilometergegevens over het tkm-jaar te bezorgen. Die gegevens moeten zijn geverifieerd door een geaccrediteerde verificateur. De bevoegde autoriteit legt het verzoek voor aan de Europese Commissie. Alleen tijdig ingediende verzoeken die vergezeld gaan van geverifieerde tonkilometergegevens, worden aan de Europese Commissie voorgelegd. Vervolgens stelt de Europese Commissie op basis van alle ontvangen verzoeken een benchmark vast. Die benchmark wordt door de bevoegde instanties van de administrerende lidstaten gehanteerd om te berekenen hoeveel emissierechten de vliegtuigexploitanten kosteloos krijgen toegewezen. Daarna worden de emissierechten verleend. Dat geschiedt door beschrijving van de emissierechten op de rekening van de vliegtuigexploitant in het nationaal register. De toewijzing van emissierechten bij de luchtvaart is in sterke mate Europees geharmoniseerd. Daarin verschilt het systeem van de toewijzing in het bestaande systeem voor stationaire bronnen waarin, in de eerste handelsperiode (2005-2007) en de tweede handelsperiode (2008-2012), voorafgaand aan die periode een nationaal toewijzingsplan en een nationaal toewijzingsbesluit zijn opgesteld.

Daarnaast voorziet richtlijn 2008/101/EG in een kosteloze toewijzing van emissierechten aan nieuwkomers en snelgroeiende vliegtuigexploitanten (hierna snelle groeiers te noemen) in de vorm van een bijzondere Europese reserve. Vanaf de tweede periode (2013-2020) kan een nieuwkomer of een snelle groeier voor een bepaalde deadline een eenmalig beroep doen op die reserve. De te volgen procedure voor toewijzing is in grote lijnen vergelijkbaar met de hierboven omschreven procedure voor reguliere aanvragen. Op het punt van de bijzondere reserve wijkt het systeem voor de luchtvaart enigszins af van het bestaande systeem voor stationaire bronnen. In laatstgenoemd systeem bestaat de mogelijkheid in het nationale toewijzingsplan te voorzien in een reserve voor nieuwkomers, zowel nieuwe als gewijzigde inrichtingen. Zo lang de toewijzingsreserve voor de betrokken periode niet is uitgeput, kan in het Vlaamse Gewest jaarlijks een beroep worden gedaan op die reserve. In het systeem voor de luchtvaart kan echter slechts eenmaal per periode een beroep worden gedaan op de reserve.

Het systeem van handel in emissierechten voor de luchtvaart is opgedeeld in verschillende periodes. Het systeem gaat volledig van start op 1 januari 2012. De eerste periode is 2012. Dat jaar wordt gevolgd door perioden van steeds acht jaar (2013-2020). De eerste periode (2012) wordt voorafgegaan door een zogenaamde 'prehandelsperiode' (2010-2011). In die periode moet de vliegtuigexploitant wel monitoren overeenkomstig een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies en een geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport indienen, maar hoeft hij nog geen emissierechten in te leveren. Vanaf emissiejaar 2012 gaat het 'normale' regime gelden en moeten er ook emissierechten worden ingeleverd. Vanaf 2012 worden ook emissierechten toegewezen.

Paragraaf 4 van artikel 20ter, van het REG-decreet is de omzetting van artikel 3sexies, tweede lid, en artikel 3septies, vierde lid, van richtlijn 2003/87/EG zoals ingevoegd door artikel 1, vierde lid, van richtlijn 2008/101/EG. Op grond van die artikelen is de bevoegde autoriteit verplicht alle door de vliegtuigexploitanten bij haar tijdig ingediende rapporten tonkilometergegevens in te dienen bij de Europese Commissie zodat de Commissie het emissierechtenbesluit en het bijzondere reserve-emissierechtenbesluit kan nemen. In het kader van een aanvraag voor een kosteloze toewijzing van emissierechten buiten de bijzondere reserve zijn rapporten bij de bevoegde

autoriteit tijdig ingediend indien zij zijn ingediend ten minste 21 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag/het rapport betrekking heeft en uiterlijk op 31 maart 2011 voor de periode 1 januari 2012 tot en met 31 december 2012. In het kader van een aanvraag voor een kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve, zijn rapporten bij de bevoegde autoriteit tijdig ingediend indien zij zijn ingediend voor 30 juni 2015.

Paragraaf 5 van artikel 20ter, van het REG-decreet is de omzetting van artikel 3sexies, vierde lid, en artikel 3septies, zevende lid, van richtlijn 2003/87/EG, zoals ingevoegd door artikel 1, vierde lid, van richtlijn 2008/101/EG. Op grond van die artikelen is de bevoegde autoriteit verplicht binnen drie maanden na de datum waarop de Europese Commissie haar emissierechtenbesluit neemt, de volgende hoeveelheden te berekenen en in het Belgisch Staatsblad te publiceren:

- a) de totale hoeveelheid emissierechten die voor het jaar 2012 wordt toegewezen aan elke vliegtuigexploitant van wie het rapport tonkilometergegevens door de bevoegde autoriteit bij de Europese Commissie is ingediend overeenkomstig artikel 20ter, §4, eerste lid;
- b) de totale hoeveelheid emissierechten die voor de periode 2013-2020 wordt toegewezen aan elke vliegtuigexploitant van wie het rapport tonkilometergegevens door de bevoegde autoriteit bij de Europese Commissie is ingediend;
- c) de hoeveelheid emissierechten die voor elk jaar van de periode 2013-2020 aan elke vliegtuigexploitant wordt toegewezen.

Op grond van die artikelen is de bevoegde autoriteit eveneens verplicht binnen drie maanden na de datum waarop de Europese Commissie haar bijzondere reserve-emissierechtenbesluit neemt, de volgende hoeveelheden te berekenen en in het Belgisch Staatsblad te publiceren:

- a) de totale hoeveelheid emissierechten die uit de bijzondere reserve voor de periode 2013-2020 wordt toegewezen aan elke vliegtuigexploitant wiens verzoek door de bevoegde autoriteit bij de Europese Commissie is ingediend overeenkomstig artikel 20ter, §4, tweede lid;
- b) de hoeveelheid emissierechten die aan elke vliegtuigexploitant voor elk volledig kalenderjaar dat overblijft in de periode 2013-2020, is toegewezen.

Paragraaf 6 van artikel 20ter, van het REG-decreet is de omzetting van artikel 3octies, van richtlijn 2008/101/EG. De vliegtuigexploitant moet jaarlijks beschikken over een goedgekeurd monitoringplan waarin is beschreven op welke wijze de monitoring van CO₂-emissies plaatsvindt (hierna monitoringplan CO₂-emissies te noemen). De vliegtuigexploitant moet het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies aanpassen en opnieuw ter goedkeuring voorleggen, indien er zich wijzigingen voordoen die een impact hebben op de monitoringmethodologie (bijvoorbeeld wijziging van de gebruikte brandstof). Het monitoringplan CO₂-emissies moet zijn goedgekeurd door de bevoegde instantie van de administrerende lidstaat.

In het bestaande systeem voor stationaire bronnen (BKG-inrichtingen) beschikken inrichtingen over een broeikasgasvergunning. Voor stationaire bronnen is het monitoringplan een onderdeel van die vergunning. Het systeem van handel in emissierechten voor de luchtvaart kent niet de rechtsfiguur van een vergunningplicht, maar eist wel dat een vliegtuigexploitant beschikt over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies.

Paragraaf 7 van artikel 20ter, van het REG-decreet is de omzetting van artikelen 14 en 15 van richtlijn 2003/87/EG. Richtlijn 2008/101/EG stelt dat de vliegtuigexploitant gedurende ieder kalenderjaar in een periode de emissies moet monitoren. Vervolgens is hij verplicht voor 1 april van het kalenderjaar, volgend op het kalenderjaar waarin hij heeft geëmitteerd (hierna emissiejaar genoemd), een als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport in te dienen bij de bevoegde autoriteit van de administrerende lidstaat. In het CO₂-emissiejaarrapport wordt onder meer de totale CO₂-emissie gedurende het emissiejaar vermeld. Het CO₂-emissiejaarrapport moet zijn geverifieerd door een onafhankelijke deskundige (de verificateur). Indien de vliegtuigexploitant geen als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport indient op uiterlijk 31 maart van elk jaar, met ingang vanaf 2011, dan wordt een alternatief emissiecijfer bepaald door de bevoegde autoriteit.

Artikel 15 van richtlijn 2003/87/EG voorziet in een sanctie voor een vliegtuigexploitant van wie het CO₂-emissiejaarrapport van het voorgaande kalenderjaar uiterlijk op 31 maart van het lopende jaar niet is geverifieerd als bevredigend: hij mag geen emissierechten meer overdragen totdat dat rapport is geverifieerd als bevredigend, of totdat door de bevoegde autoriteit een alternatief emissiecijfer is bepaald en ingegeven in het nationaal register.

Paragraaf 8 van artikel 20ter, van het REG-decreet is de omzetting van artikel 16 van richtlijn 2003/87/EG en regelt de inleverplicht van emissierechten door de vliegtuigexploitant. Met ingang van 2013 moet een vliegtuigexploitant tegen uiterlijk 30 april van het jaar volgend op het emissiejaar, een aantal emissierechten bij de bevoegde instantie van de administrerende lidstaat inleveren dat gelijk is aan de geverifieerde emissies die hij gedurende het emissiejaar heeft veroorzaakt. De Vlaamse Regering bepaalt daarvoor de nadere regels en procedures.

Artikel 5

Op het gebied van het handhavingsinstrumentarium sluit het systeem van handel in emissierechten voor de luchtvaart deels aan op het bestaande systeem voor stationaire bronnen (BKG-inrichtingen). Voor de luchtvaart voorziet richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2008/101/EG, in sancties die identiek zijn aan de sancties die vandaag reeds met betrekking tot BKG-inrichtingen zijn opgenomen in artikel 26 van het REG-decreet. Richtlijn 2008/101/EG kan bijgevolg worden omgezet door het toepassingsgebied van artikel 26 van het REG-decreet te verruimen tot de vliegtuigexploitanten. Artikel 5 van dit voorstel van decreet brengt tegen die achtergrond de noodzakelijke wijzigingen aan in artikel 26 van het REG-decreet zonder het sanctiemechanisme voor BKG-inrichtingen te wijzigen. De wijzigingen zorgen ervoor dat:

- a) aan de vliegtuigexploitant een administratieve geldboete wordt opgelegd voor elke ton CO₂-equivalent die wordt uitgestoten en waarvoor, in strijd met artikel 20ter, §8, van het REG-decreet, geen emissierechten werden ingeleverd. Per ton uitgestoten CO₂-equivalent bedraagt de administratieve geldboete 100 euro. De betaling van de boete wegens emissieoverschrijding ontslaat de vliegtuigexploitant bovendien niet van de verplichting, bij de inlevering van emissierechten in verband met het volgende kalenderjaar, een hoeveelheid emissierechten in te leveren die gelijk is aan de emissieoverschrijding (omzetting van artikel 16, derde lid, van richtlijn 2003/87/EG zoals vervangen door artikel 1, veertiende lid, van richtlijn 2008/101/EG);
- b) de Vlaamse Regering de maatregelen neemt om de publicatie te verzekeren van de naam van de vliegtuigexploitant die onvoldoende emissierechten

inlevert (omzetting van artikel 16, tweede lid, van richtlijn 2003/87/EG zoals vervangen door artikel 1, veertiende lid, van richtlijn 2008/101/EG).

Artikel 6

Artikel 6 van dit voorstel van decreet voegt in het REG-decreet een artikel 26bis in.

Paragrafen 1 en 2 van artikel 26bis hebben tot doel ervoor te zorgen dat vliegtuigexploitanten, met inbegrip van nieuwkomers, tegen een welbepaalde datum beschikken over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies. Dat is niet alleen belangrijk om de milieu-integriteit van het systeem te vrijwaren, maar ook vanuit het oogpunt dat het aantal te veilen rechten voor 2012 en voor de daaropvolgende periode van 2013 tot 2020 verdeeld wordt over de lidstaten van de Europese Unie op basis van de geverifieerde CO₂-emissies van het jaar 2010 van de vliegtuigexploitanten die onder de administratieve bevoegdheid van de lidstaat vallen. Daartoe wordt voorzien in een administratieve geldboete die minimaal 5000 euro en maximaal 450.000 euro bedraagt. Die sanctie is niet opgenomen in richtlijn 2008/101/EG. Er wordt van de vliegtuigexploitant die op de deadline niet beschikt over een goedgekeurd monitoringplan, nog steeds verwacht dat hij het nodige doet om uiteindelijk te beschikken over een goedgekeurd monitoringplan. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de berekening van de administratieve geldboete. Bij het bepalen van de omvang van de administratieve geldboete moet rekening worden gehouden met de volgende basisprincipes:

- 1) de kosten van niet-naleving moeten groter zijn dan de kosten van naleving (het creëren van de juiste incentive);
- 2) de omvang van de boete moet in verhouding staan tot de inbreuk (het proportionaliteitsbeginsel).

In gepaste mate rekening houdend met die twee basisprincipes, en ook met het aanzienlijk verschillende uitstootniveau van de deelnemende bedrijven, en in de optiek dat de verschillende lidstaten van de Europese Unie het beste vergelijkbare boetes kunnen opleggen voor eenzelfde overtreding om een 'level playing field' te garanderen, werd ervoor gekozen de minimum- en maximumbedragen qua grootteorde af te stemmen op de boetes die in Nederland gehanteerd worden. Nederland is de enige lidstaat van de Europese Unie die al een boetesysteem heeft uitge-

werkt voor luchtvaartexploitanten onder het Europese emissiehandelssysteem, en die de inhoud van dit systeem nu al ter beschikking wil stellen van andere lidstaten. Bij de uitwerking van de rekenregels voor het bepalen van het exacte bedrag van de administratieve geldboete en in gepaste mate rekening houdend met de hiervoor opgesomde basisprincipes, kan de Vlaamse Regering de hoogte van de boete voor een specifieke vliegtuigexploitant laten afhangen hetzij van de hoeveelheid CO₂-emissies die door luchtvaartactiviteiten van de betreffende vliegtuigexploitant worden uitgestoten en waarop de overtreding van toepassing is, hetzij, indien het niet mogelijk is de hoeveelheid CO₂-emissies te bepalen, van de grootte van de luchtvaartmaatschappij.

Artikel 26bis, §2, heeft tot doel vliegtuigexploitanten ertoe aan te zetten uiterlijk op 31 maart van elk jaar en met ingang vanaf 2011 een als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport in te dienen. In verband daarmee wordt in een administratieve geldboete voorzien die door de bevoegde autoriteit wordt opgelegd aan vliegtuigexploitanten die de vermelde deadline niet halen. De administratieve geldboete bedraagt minimaal 5000 euro en maximaal 450.000 euro. Om een 'level playing field' binnen de Europese Unie te garanderen, werd ook hier ervoor gekozen de minimum- en maximumbedragen qua grootteorde af te stemmen op de boetes die in Nederland gehanteerd worden. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de berekening van de administratieve geldboete. Ook hier geldt dat de Vlaamse Regering in gepaste mate rekening houdt met de hierboven vermelde basisprincipes. Als de vliegtuigexploitant de deadline niet haalt die geldt voor het indienen van een als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport, treedt een backupmechanisme in werking, namelijk het mechanisme waarbij door de bevoegde autoriteit een alternatief emissiecijfer wordt bepaald (zie artikel 20ter, §7, van het REG-decreet).

Artikel 7

Artikel 1, veertiende lid, c), van richtlijn 2008/101/EG, voegt een vijfde, zesde, zevende, achtste, negende, tiende en twaalfde lid toe aan artikel 16 van richtlijn 2003/87/EG. Het nieuwe vijfde lid van artikel 16 van richtlijn 2003/87/EG voorziet in de mogelijkheid dat de administrerende lidstaat aan de Europese Commissie een verzoek richt om aan de vliegtuigexploitant die niet aan de eisen van de richtlijn voldoet, een

exploitatieverbod op te leggen, indien de exploitant er niet met andere dwangmaatregelen toe kon worden gebracht te voldoen aan de eisen van de richtlijn.

Artikel 7 van dit voorstel van decreet voegt een artikel 26ter in het REG-decreet in, dat de Vlaamse minister van Leefmilieu de bevoegdheid geeft om op advies van de bevoegde autoriteit aan de Europese Commissie een verzoek te richten met het oog op de oplegging van een exploitatieverbod aan een vliegtuigexploitant die niet voldoet aan het bepaalde bij of krachtens artikel 20ter van het REG-decreet, indien de naleving van dat artikel door de vliegtuigexploitant niet met andere handhavingsmaatregelen kon worden gegarandeerd. De overige leden van artikel 16 van richtlijn 2003/87/EG regelen de overige stappen in de procedure tot oplegging en afdwinging van het exploitatieverbod.

Artikel 8

Artikel 8 van dit voorstel van decreet voegt in §4 van artikel 28 van het REG-decreet een verwijzing in naar het nieuwe artikel 26bis van het REG-decreet. Die invoeging heeft tot doel op het gebied van de praktische regelingen met betrekking tot het opleggen, betwisten, invorderen enzovoort, van de administratieve geldboeten die zijn opgenomen in het nieuwe artikel 26bis van het REG-decreet, te voorzien in een regeling die volledig analoog is aan de regeling die geldt voor BKG-inrichtingen. Dat betekent dat de vliegtuigexploitant van de beslissing tot het opleggen van de administratieve geldboeten die in artikel 26bis zijn bepaald, in kennis wordt gesteld met een aangetekende brief met bericht van ontvangst. De kennisgeving moet met reden omkleed zijn en vermeldt het bedrag van de administratieve geldboete. De Vlaamse Regering stelt daaromtrent de nadere regels vast. Indien de vliegtuigexploitant bezwaar wil aantekenen tegen het opleggen van de administratieve geldboete, kan hij de ambtenaren die daartoe op grond van artikel 24 van het REG-decreet zijn aangewezen door de Vlaamse Regering, binnen tien dagen na de kennisgeving daarvan in kennis stellen door middel van een aangetekende brief. Na het verstrijken van die termijn is de beslissing definitief. De bevoegde ambtenaren kunnen hun beslissing herroepen of het bedrag van de administratieve geldboete aanpassen indien de tegenargumenten gegrond blijken te zijn. In dat geval wordt een nieuwe kennisgeving gedaan aan de vliegtuigexploitant. De administratieve geldboete moet worden betaald binnen zestig dagen na de kennisgeving van de definitieve beslissing. De ambtena-

ren, daartoe aangewezen door de Vlaamse Regering, kunnen uitstel van betaling verlenen voor een door hen bepaalde termijn. De vordering tot betaling van de administratieve geldboete verjaart na verloop van vijf jaar, te rekenen vanaf de dag waarop ze is ontstaan. De verjaring wordt gestuit op de wijze en onder de voorwaarden die bepaald zijn bij artikel 2244 en volgende van het Burgerlijk Wetboek. De opbrengst van de administratieve geldboeten wordt gestort in het Energiefonds. Op grond van artikel 29 van het REG-decreet wordt bij gebrek aan voldoening van de administratieve geldboete en toebehoren een dwangbevel uitgevaardigd door de ambtenaar die belast is met de invordering. Dat dwangbevel wordt gevisieerd en uitvoerbaar verklaard door de ambtenaar die daartoe is aangewezen door de Vlaamse Regering. De betekening van het dwangbevel gebeurt bij gerechtsdeurwaarderexploot of met een aangetekende brief. Op het dwangbevel zijn de bepalingen van deel V van het Gerechtelijk Wetboek houdende bewarend beslag en middelen tot tenuitvoerlegging van toepassing.

Met betrekking tot de praktische regelingen op het gebied van het opleggen, betwisten, invorderen enzovoort van de administratieve geldboeten die zijn opgenomen in artikel 26 van het REG-decreet en die ten gevolge van de wijziging van artikel 26 van het REG-decreet door artikel 5 van dit voorstel van decreet ook toepasselijk worden op vliegtuigexploitanten, bestaat geen behoefte aan een aanpassing van het REG-decreet: artikel 26 van het REG-decreet staat al vermeld in artikel 28, §4, van het REG-decreet, zodat op het gebied van de praktische regelingen met betrekking tot het opleggen, betwisten, invorderen enzovoort, van de administratieve geldboeten die zijn opgenomen in artikel 26 van het REG-decreet en die in voorkomend geval worden opgelegd aan vliegtuigexploitanten, al is voorzien in een regeling die volledig analoog is aan de regeling die geldt voor BKG-inrichtingen.

Artikel 8 van dit voorstel van decreet voegt eveneens in §4 van artikel 28 van het REG-decreet twee nieuwe leden in die tot doel hebben de rechtsbescherming van de vliegtuigexploitant die in kennis is gesteld van de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete volgens artikelen 26 of 26bis, te versterken. Enerzijds wordt hem het recht toegekend, ter voorbereiding van zijn verweer, inzage te hebben van de documenten op basis waarvan de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete volgens artikelen 26 en 26bis is genomen, en daar één kopie

van te ontvangen. Anderzijds wordt hem het recht toegekend zijn verweer mondeling toe te lichten. Daardoor wordt aan de vliegtuigexploitant dezelfde rechtsbescherming geboden als de rechtsbescherming die al door artikel 31, §2, tweede lid, van het VER-besluit aan exploitanten van BKG-installaties wordt geboden.

Artikel 9

Dit artikel behoeft geen commentaar

Patrick LACHAERT

Tinne ROMBOUTS

Bart MARTENS

Patrick DE KLERCK

Erik MATTHIJS

André VAN NIEUWKERKE

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Aan artikel 2 van het REG-decreet van 2 april 2004 worden de punten 35°, 36°, 37°, 38°, 39°, 40°, 41°, 42°, 43°, 44° en 45° toegevoegd, die luiden als volgt:

- “35° emissie: emissie van broeikasgassen in de atmosfeer door in een BKG-inrichting aanwezige bronnen, of de emissie door een vliegtuig van CO₂ ten gevolge van een luchtvaartactiviteit die nader door de Vlaamse Regering bepaald zal worden;
- 36° exploitant: de houder van de milieuvergunning van een BKG-inrichting;
- 37° BKG-inrichting: een inrichting die in de vierde kolom van de indelingslijst in bijlage I van titel I van het VLAREM is aangegeven met de letter Y, en die de vaste technische eenheid omvat waarin de activiteiten en processen, vermeld in de tweede kolom, alsmede andere daarmee rechtstreeks samenhangende activiteiten, plaatsvinden die technisch in verband staan met de op die plaats ten uitvoer gebrachte activiteiten, en die gevolgen kunnen hebben voor de emissies en de verontreiniging;
- 38° vliegtuigexploitant: persoon die een luchtvaartuig exploiteert op het moment dat die een door de Vlaamse Regering nader te bepalen luchtvaartactiviteit uitoefent, of, wanneer die persoon niet bekend is of niet is geïdentificeerd door de eigenaar van het vliegtuig, de eigenaar van het vliegtuig;
- 39° referentiejaar: met betrekking tot een vliegtuigexploitant die na 1 januari 2006 zijn exploitatie in de Gemeenschap is begonnen, het eerste kalenderjaar van die exploitatie; in alle andere gevallen, het kalenderjaar dat is ingegaan op 1 januari 2006;
- 40° bevoegde autoriteit: de instantie aangewezen voor enkele specifieke taken zoals vermeld in verordening (EG) nr. 2216/2004 van de Commissie van 21 december 2004 inzake een gestandaardiseerd en beveiligd registersysteem overeenkomstig richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en beschikking 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 916/2007 van de Commissie van 31 juli 2007, zijnde de afdeling;
- 41° afdeling: de afdeling van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, bevoegd voor luchtverontreiniging;
- 42° emissierechtenbesluit: het besluit van de Europese Commissie, bedoeld in artikel 3sexies, derde lid, van richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van richtlijn 96/61/EG van de Raad;
- 43° bijzondere reserve: 3% van de totale hoeveelheid toe te wijzen emissierechten in de periode 2013-2020;
- 44° bijzondere reserve-emissierechtenbesluit: het besluit van de Europese Commissie, bedoeld in artikel 3septies, vijfde lid, van richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van richtlijn 96/61/EG van de Raad;
- 45° nationaal register: het register zoals gedefinieerd in het samenwerkingsakkoord van 18 juni 2008 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de organisatie en het administratief beheer van het gestandaardiseerd en genormaliseerd registersysteem van België overeenkomstig Richtlijn 2003/87 van het Europees Parlement en de Raad en Beschikking 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad.”.

Artikel 3

Aan artikel 20 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in §1 wordt het woord “installaties” vervangen door het woord “BKG-inrichtingen”;
- 2° in §1 worden de woorden “bij de Vlaamse regering” geschrapt;
- 3° in §1 worden tussen de woorden “bepaald aantal emissierechten” en de woorden “ingeleverd worden” de volgende woorden ingevoegd: “, met uitzondering van de emissierechten die aan de vliegtuigexploitanten werden toegewezen, bij het nationaal register”;
- 4° in §2 worden de woorden “het meten” vervangen door de woorden “de bewaking”;
- 5° in §3 wordt het woord “installaties” vervangen door het woord “BKG-inrichtingen”.

Artikel 4

In hetzelfde decreet worden een artikel 20bis en een artikel 20ter ingevoegd, die luiden als volgt:

“Artikel 20bis

Voor het jaar 2012 en de periode van 2013-2020 wordt de administratieve controle van de vliegtuigexploitant die onder de administratieve bevoegdheid van België valt, verzorgd door het gewest dat de meeste CO₂-emissies, uitgestoten door de vliegtuigexploitant in het referentiejaar, krijgt toegekend.

Het Vlaamse Gewest krijgt voor elke vliegtuigexploitant de CO₂-emissies toegekend van alle vluchten die betrekking hebben op een luchtvaartactiviteit die nader door de Vlaamse Regering zal worden bepaald, en die:

- a) vertrekken vanuit luchtvaartterreinen, gelegen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest;
- b) landen op luchtvaartterreinen, gelegen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, op voorwaarde dat die vluchten niet vertrekken vanuit een lidstaat van de Europese Unie.

Artikel 20ter

§1. Om in aanmerking te komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten voor het jaar 2012 en de periode van 2013-2020, moet een vliegtuigexploitant op uiterlijk 31 maart 2011 een geverifieerd rapport tonkilometergegevens indienen bij de bevoegde autoriteit. Het rapport tonkilometergegevens kan enkel betrekking hebben op tonkilometergegevens voor de periode in 2010 die ingaat vanaf het ogenblik dat de vliegtuigexploitant beschikt over een goedgekeurd monitoringplan tonkilometergegevens. Het door de vliegtuigexploitant ingediende monitoringplan tonkilometergegevens wordt binnen vier maanden na de indiening ervan geverifieerd en, in voorkomend geval, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

§2. Om in aanmerking te komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve voor de periode van 2013-2020, moet bij de bevoegde autoriteit uiterlijk op 30 juni 2015 een verzoek worden ingediend door een vliegtuigexploitant:

- a) die een luchtvaartactiviteit aanvangt na het jaar waarvoor tonkilometergegevens zijn ingediend overeenkomstig artikel 20ter, §1; of
- b) van wie het aantal tonkilometers gemiddeld met meer dan 18% per jaar is gestegen tussen het referentiejaar 2010, waarvoor geverifieerde tonkilometergegevens werden gerapporteerd overeenkomstig artikel 20ter, §1, en het jaar 2014, en van wie de extra activiteit onder punt a) of de extra activiteit onder punt b) niet geheel of gedeeltelijk een voortzetting is van een eerder door een andere vliegtuigexploitant uitgevoerde luchtvaartactiviteit.

Het verzoek bestaat uit een geverifieerd rapport tonkilometergegevens en bewijzen waaruit blijkt dat de vliegtuigexploitant voldoet aan de criteria onder punt a) of punt b).

Het rapport tonkilometergegevens kan enkel betrekking hebben op tonkilometergegevens voor de periode in 2014 die ingaat vanaf het ogenblik dat de vliegtuigexploitant beschikt over een goedgekeurd monitoringplan tonkilometergegevens.

Het door de vliegtuigexploitant ingediende monitoringplan tonkilometergegevens wordt binnen vier

maanden na de indiening ervan geverifieerd en, in voorkomend geval, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De Vlaamse Regering kan de nadere regels en procedures bepalen voor inhoud, indiening en goedkeuring van het verzoek om in aanmerking te komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve voor de periode van 2013-2020 en kan de nadere regels bepalen voor de kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve voor de periode van 2013-2020.

§3. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels en procedures voor de inhoud, indiening, verificatie en goedkeuring van een monitoringplan tonkilometergegevens zoals bedoeld in §1 en §2.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels en procedures voor de inhoud, indiening en verificatie van het rapport tonkilometergegevens zoals bedoeld in §1 en §2.

§4. De bevoegde autoriteit dient uiterlijk op 30 juni 2011 alle door de vliegtuigexploitanten overeenkomstig §1 ingediende rapporten tonkilometergegevens in bij de Europese Commissie.

De bevoegde autoriteit dient uiterlijk op 31 december 2015 alle door de vliegtuigexploitanten overeenkomstig §2 ingediende en goedgekeurde verzoeken in bij de Europese Commissie.

§5. De bevoegde autoriteit berekent en publiceert in het Belgisch Staatsblad binnen drie maanden na de datum waarop de Europese Commissie haar emissierechtenbesluit neemt, de volgende hoeveelheden:

- a) de totale hoeveelheid emissierechten die voor het jaar 2012 wordt toegewezen aan elke vliegtuigexploitant van wie het rapport tonkilometergegevens door de bevoegde autoriteit bij de Europese Commissie is ingediend overeenkomstig artikel 20ter, §4, eerste lid;
- b) de totale hoeveelheid emissierechten die voor de periode 2013-2020 wordt toegewezen aan elke vliegtuigexploitant van wie het rapport tonkilometergegevens door de bevoegde autoriteit bij de Europese Commissie is ingediend;
- c) de hoeveelheid emissierechten die voor elk jaar van de periode 2013-2020 aan elke vliegtuigexploitant wordt toegewezen.

De bevoegde autoriteit berekent en publiceert in het Belgisch Staatsblad binnen drie maanden na de datum waarop de Europese Commissie haar bijzondere reserve-emissierechtenbesluit neemt, de volgende hoeveelheden:

- a) de totale hoeveelheid emissierechten die uit de bijzondere reserve voor de periode 2013-2020 wordt toegewezen aan elke vliegtuigexploitant wiens verzoek door de bevoegde autoriteit bij de Europese Commissie is ingediend overeenkomstig artikel 20ter, §4, tweede lid;
- b) de hoeveelheid emissierechten die aan elke vliegtuigexploitant voor elk volledig kalenderjaar dat overblijft in de periode 2013-2020, is toegewezen.

§6. Met ingang van het jaar 2010 moet een vliegtuigexploitant jaarlijks op uiterlijk 1 januari beschikken over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies. De vliegtuigexploitant moet zijn goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies aanpassen en opnieuw ter goedkeuring voorleggen aan de bevoegde autoriteit, indien er zich tijdens het lopende kalenderjaar nader door de Vlaamse Regering te bepalen wijzigingen voordoen die een impact hebben op de monitoringsmethodologie. Het monitoringplan CO₂-emissies wordt binnen vier maanden na indiening door de vliegtuigexploitant, geverifieerd en, in voorkomend geval, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

In afwijking van het eerste lid, bepaalt de Vlaamse Regering vanaf wanneer een vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 augustus 2009, moet beschikken over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies. De vliegtuigexploitant moet zijn goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies aanpassen en opnieuw ter goedkeuring voorleggen aan de bevoegde autoriteit, indien er zich tijdens het lopende kalenderjaar nader door de Vlaamse Regering te bepalen wijzigingen voordoen die een impact hebben op de monitoringsmethodologie. Het monitoringplan CO₂-emissies wordt binnen vier maanden na indiening door de vliegtuigexploitant, geverifieerd en, in voorkomend geval, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels en procedures voor de inhoud, indiening, verificatie en goedkeuring van een monitoringplan CO₂-emissies en voor de wijziging ervan.

§7. Met ingang vanaf 2011 moet een vliegtuigexploitant elk jaar op uiterlijk 31 maart een als bevredigend

geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport indienen bij de bevoegde autoriteit. De verificateur neemt een beslissing over het al dan niet bevredigend karakter van het bij hem ingediende CO₂-emissiejaarrapport binnen een termijn van 2 maanden, te rekenen vanaf de datum van de indiening van het CO₂-emissiejaarrapport door de vliegtuigexploitant bij de verificateur. Indien de vliegtuigexploitant geen als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport indient op uiterlijk 31 maart van elk jaar met ingang vanaf 2011, dan wordt een alternatief emissiecijfer bepaald door de bevoegde autoriteit.

Een vliegtuigexploitant van wie het CO₂-emissiejaarrapport van het voorgaande kalenderjaar uiterlijk op 31 maart van het lopende jaar niet is geverifieerd als bevredigend, mag geen emissierechten meer overdragen, totdat dat rapport is geverifieerd als bevredigend, of totdat krachtens het eerste lid een alternatief emissiecijfer is bepaald en ingegeven in het nationaal register.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels en procedures voor de inhoud, indiening en verificatie van een CO₂-emissiejaarrapport.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels en procedures voor de bepaling van het alternatieve emissiecijfer.

§8. Met ingang vanaf 2013 moet een vliegtuigexploitant elk jaar tegen uiterlijk 30 april emissierechten inleveren ter dekking van de CO₂-emissies van het voorgaande jaar. De Vlaamse Regering bepaalt daarvoor de nadere regels en procedures.”.

Artikel 5

In artikel 26 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° de woorden “van de installatie” worden geschrapt;
- 2° tussen de woorden “aan de exploitant” en de woorden “wordt een administratieve geldboete opgelegd” worden de woorden “of vliegtuigexploitant” ingevoegd;
- 3° de woorden “door de installatie” worden geschrapt;

- 4° tussen de woorden “artikel 20, §1” en de woorden “geen emissierechten” worden de woorden “of artikel 20ter, §8” ingevoegd;
- 5° tussen de woorden “administratieve geldboete” en de woorden “40 euro” worden de woorden “voor de exploitant” ingevoegd;
- 6° “20052007” vervangen door “2005-2007”;
- 7° na de woorden “100 euro vanaf 2008.” wordt de volgende zin ingevoegd: “Per ton uitgestoten CO₂-equivalent bedraagt de administratieve geldboete voor de vliegtuigexploitant 100 euro vanaf 2012.”;
- 8° tussen de woorden “ontslaat de exploitant” en de woorden “niet van de verplichting” worden de woorden “of vliegtuigexploitant” ingevoegd;
- 9° tussen de woorden “namen van de exploitanten” en de woorden “die onvoldoende emissierechten inleveren” worden de woorden “of vliegtuigexploitanten” ingevoegd;
- 10° na de woorden “opgelegd krachtens artikel 20, §1” worden de woorden “of artikel 20ter, §8” toegevoegd.”.

Artikel 6

In hetzelfde decreet wordt een artikel 26bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Artikel 26bis

§1. Met ingang van het jaar 2010 wordt een vliegtuigexploitant die op 1 januari van elk jaar niet beschikt over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies overeenkomstig artikel 20ter, §6, eerste lid, een administratieve geldboete opgelegd die minimaal 5000 euro en maximaal 450.000 euro bedraagt.

In afwijking van het eerste lid, wordt vanaf het moment dat de vliegtuigexploitant moet beschikken over een goedgekeurd monitoringplan CO₂-emissies, zoals bepaald door de Vlaamse Regering en daarna jaarlijks op 1 januari, aan een vliegtuigexploitant zoals bedoeld in artikel 20ter, §6, tweede lid, een administratieve geldboete opgelegd die minimaal 5000 euro en maximaal 450.000 euro bedraagt.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de berekening van de administratieve geldboete.

§2. Een vliegtuigexploitant die uiterlijk op 31 maart van elk jaar en met ingang van 2011 geen als bevredigend geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport heeft ingediend overeenkomstig artikel 20ter, §7, wordt een administratieve geldboete opgelegd die minimaal 5000 euro en maximaal 450.000 euro bedraagt. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de berekening van de administratieve geldboete.”.

Artikel 7

In hetzelfde decreet wordt een artikel 26ter ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Artikel 26ter

Op advies van de bevoegde autoriteit kan de Vlaamse Regering, de Europese Commissie verzoeken een exploitatieverbod op te leggen aan een vliegtuigexploitant die niet voldoet aan het bepaalde bij of krachtens artikel 20ter, indien de naleving van hetgeen bij of krachtens artikel 20ter bepaald is, niet met andere handhavingmaatregelen kon worden gegarandeerd.”.

Artikel 8

In artikel 28, §4, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° tussen de woorden “volgens artikel 26” en de woorden “en artikel 27” worden de woorden “, artikel 26bis” ingevoegd;
- 2° tussen het eerste en het tweede lid worden twee nieuwe leden ingevoegd, die luiden als volgt:

“De betrokkene kan op zijn verzoek de documenten op basis waarvan de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete volgens artikelen 26 en 26bis is genomen, inzien en er een kopie van ontvangen.

De betrokkene kan op zijn verzoek zijn verweer met betrekking tot de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete volgens artikelen 26 en 26bis mondeling toelichten.”.

Artikel 9

Dit decreet treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Patrick LACHAERT

Tinne ROMBOUTS

Bart MARTENS

Patrick DE KLERCK

Erik MATTHIJS

André VAN NIEUWKERKE
