

Aus den vorstehend (B.7) zitierten Vorarbeiten zu den angefochtenen Bestimmungen geht hervor, dass der Dekretgeber bezweckte, gegen «Missbräuche bei der Überlassung» vorzugehen und eine Zulassung für «Leiharbeits-tätigkeiten» «unter der Weisungsbefugnis eines Entleihers» zu verlangen, also auch in Bezug auf Leiharbeits-tätigkeiten, die im Rahmen der Arbeitsrechtsvorschriften nicht als eine verbotene Form der Arbeitnehmerüberlassung angesehen werden. Auf diese Weise hat der Dekretgeber den ihm zugewiesenen Rahmen der Arbeitsvermittlung, insbesondere der Zulassung von Leiharbeitsunternehmen, überschritten.

B.13.1. Die Flämische Regierung bringt hilfsweise vor, dass die angefochtenen Bestimmungen ihre Rechtsgrund-lage in dem folgendermaßen lautenden Artikel 10 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen finden könnten:

«Dekrete können Rechtsbestimmungen enthalten, die sich auf Angelegenheiten beziehen, die nicht in die Zuständigkeit der Parlamente fallen, sofern diese Bestimmungen für die Ausübung ihrer Befugnis erforderlich sind».

Damit die Anwendung von Artikel 10 erfolgen kann, ist es unabdingbar, dass die angenommene Regelung erforderlich ist für die Wahrnehmung der Zuständigkeiten der Region, dass die Angelegenheit für eine differenzierte Regelung geeignet ist und dass sich die betreffenden Bestimmungen auf diese Angelegenheit nur marginal auswirken».

B.13.2. Wenn es als notwendig angesehen wird, bestimmte Missbräuche im Bausektor zu verhindern, obliegt es der Föderalbehörde, Verstöße gegen die Regeln bezüglich des Arbeitsrechts und der sozialen Sicherheit zu ermitteln und zu bekämpfen. Es kann nicht angenommen werden, dass die mit den angefochtenen Bestimmungen eingeführte Maßnahme notwendig ist, um die Zuständigkeit der Region für die Zulassung der Leiharbeitsunternehmen auszuüben. Ferner hat die Maßnahme Auswirkungen, die nicht bloß marginal sind, da Tätigkeiten der Arbeitnehmerüberlassung durch Leiharbeitsunternehmen, die durch die Föderalbehörde nicht als verboten angesehen werden und für die keine Zulassung erforderlich ist, dennoch einer Zulassung durch die Regionalbehörde unterliegen.

B.14. Die Klagegründe, in denen ein Verstoß gegen die Regeln der Zuständigkeitsverteilung angeführt wird, sind begründet.

Die angefochtenen Bestimmungen sind für nichtig zu erklären. Folglich besteht kein Anlass, jene Klagegründe, in denen ein Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung angeführt wird, zu prüfen.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erklärt Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe c) und Nr. 4 des Dekrets der Flämischen Region vom 10. Dezember 2010 über die private Arbeitsvermittlung für nichtig.

Verkündet in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 14. Juni 2012.

Der Kanzler,
F. Meersschant

Der Präsident,
M. Bossuyt

COUR CONSTITUTIONNELLE

F. 2012 — 2420

[2012/203555]

Extrait de l'arrêt n° 76/2012 du 14 juin 2012

Numéro du rôle : 5184

En cause : le recours en annulation du décret de la Région wallonne du 6 octobre 2010 « modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto », introduit par le Conseil des ministres.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents R. Henneuse et M. Bossuyt, et des juges E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul et F. Daoût, assistée du greffier F. Meersschant, présidée par le président R. Henneuse,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 7 juillet 2011 et parvenue au greffe le 8 juillet 2011, le Conseil des ministres a, à la suite de l'arrêt de la Cour n° 33/2011 du 2 mars 2011, introduit un recours en annulation du décret de la Région wallonne du 6 octobre 2010 « modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto » (publié au *Moniteur belge* du 22 novembre 2010).

(...)

II. *En droit*

(...)

Quant au contexte du décret attaqué

B.1.1. La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 « établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil » vise à réduire les émissions anthropiques de gaz à effet de serre dans le cadre du protocole de Kyoto en instaurant un système d'allocation et d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre au sein de l'Union européenne.

La directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 du Parlement européen et du Conseil « modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre » tend notamment à soumettre le secteur de l'aviation au système européen d'allocation et d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre élaboré par la directive 2003/87/CE précitée.

L'annexe I de la directive 2003/87/CE, telle qu'elle a été modifiée par l'annexe I de la directive 2008/101/CE, détermine les catégories d'activités aériennes auxquelles la directive s'applique. Le point 2, deuxième alinéa, de l'annexe I de la directive 2003/87/CE dispose à cet égard :

« A compter du 1^{er} janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du traité seront couverts ».

B.1.2. Tel qu'il a été modifié par la directive 2008/101/CE, l'article 3 de la directive 2003/87/CE précitée dispose :

« Aux fins de la présente directive, on entend par :

a) ' quota ', le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente directive, et transférable conformément aux dispositions de la présente directive;

b) ' émissions ', le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;

[...]

o) ' exploitant d'aéronef ', la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;

[...]

q) ' Etat membre responsable ', l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 18*bis*;

r) ' émissions de l'aviation attribuées ', les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance d'un pays tiers;

[...] ».

B.1.3. L'allocation par chaque Etat membre de quotas d'émission aux exploitants d'aéronefs a lieu de deux manières. Une grande partie de ceux-ci leur sont attribués gratuitement, tandis que les quotas résiduels sont vendus aux enchères par l'Etat membre responsable.

Tel qu'il a été inséré par la directive 2008/101/CE, l'article 3*quater* de la même directive dispose à cet égard :

« 1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.

2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période visée à l'article 11, paragraphe 2, débutant au 1^{er} janvier 2013, et en l'absence de toute modification à la suite de l'examen prévu à l'article 30, paragraphe 4, pour chaque période ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.

Ce pourcentage peut être révisé dans le cadre du réexamen général de la présente directive.

3. La Commission réexamine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs en application de l'article 30, paragraphe 4.

4. Avant le 2 août 2009, la Commission détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures données disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. Cette décision est examinée par le comité prévu à l'article 23, paragraphe 1 ».

Tel qu'il a été inséré par la directive 2008/101/CE, l'article 3*quinquies* de la même directive dispose également :

« 1. Pendant la période visée à l'article 3*quater*, paragraphe 1, 15 % des quotas sont mis aux enchères.

2. A compter du 1^{er} janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères. Ce pourcentage peut être accru dans le cadre de la révision générale de la présente directive.

3. Un règlement est adopté, qui contient des dispositions détaillées en vue de la mise aux enchères, par les Etats membres, des quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article ou à l'article 3*septies*, paragraphe 8. Le nombre de quotas que chaque Etat membre met aux enchères pendant chaque période est proportionnel à la part de cet Etat membre dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 14, paragraphe 3, et vérifiées conformément à l'article 15. Pour la période visée à l'article 3*quater*, paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 3*quater*, l'année de référence est l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.

Ce règlement, destiné à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêté en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

4. Il appartient aux Etats membres de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas. Ces recettes devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, notamment les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, particulièrement les pays en développement, à financer des travaux de recherche et développement pour la limitation et de l'adaptation, notamment dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen du transport à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.

Les Etats membres informent la Commission des actions qu'ils engagent en application du présent paragraphe.

5. L'information fournie à la Commission en vertu de la présente directive n'exonère pas les Etats membres de leur obligation de notification telle que définie à l'article 88, paragraphe 3, du traité ».

B.1.4. Il ressort par ailleurs de l'article 12, paragraphe 2*bis*, de la directive 2003/87/CE, tel qu'il a été modifié par l'article 10, b), de la directive 2008/101/CE, que chaque exploitant d'aéronef restitue, au plus tard le 30 avril de chaque année, un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les Etats membres veillent à ce que les quotas restitués soient ensuite annulés.

B.1.5. Pour limiter les charges administratives des exploitants d'aéronefs, la directive 2008/101/CE dispose qu'il ne peut y avoir qu'un seul Etat membre responsable pour chaque exploitant d'aéronefs. L'article 18*bis* de la directive 2003/87/CE, tel qu'il a été inséré par la directive 2008/101/CE, dispose à cet égard :

« 1. L'Etat membre responsable d'un exploitant d'aéronef est :

a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question; et

b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.

[...] ».

B.1.6. L'annexe au règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 « concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE à compter du 1^{er} janvier 2006 et précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs » fixe la liste des exploitants d'aéronefs pour lesquels la Belgique est l'Etat membre responsable. Il s'agit d'une cinquantaine d'exploitants d'aéronefs, dont une dizaine ayant la Belgique pour Etat de l'exploitant et une trentaine ayant pour Etat de l'exploitant un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne.

B.1.7. Par son arrêt du 21 décembre 2011, en réponse à une question préjudicielle au titre de l'article 267 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, posée par la *High Court of Justice* (Royaume-Uni), la Cour de justice de l'Union européenne a dit pour droit que l'examen de la directive 2008/101/CE n'a pas révélé d'éléments de nature à affecter sa validité (CJUE, 21 décembre 2011, C-366/10, *Air Transport Association of America e.a.*).

Quant au décret attaqué

B.2.1. Conformément à son article 1^{er}, le décret de la Région wallonne du 6 octobre 2010 « modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto » transpose notamment la directive 2008/101/CE.

B.2.2. L'article 12/4 du décret du 10 novembre 2004, inséré par l'article 22 du décret attaqué, dispose :

« La Région responsable d'un exploitant d'aéronef dont la Belgique est l'Etat-membre responsable est celle à laquelle sont attribuées les émissions d'aéronef les plus élevées émises par cet exploitant d'aéronef pendant l'année de base.

Sont attribuées à la Région wallonne, pour chaque exploitant d'aéronef, les émissions d'aéronef de tous les vols :

1° au départ d'un aéroport régional wallon;

2° à l'arrivée dans un aéroport régional wallon en provenance d'un pays non membre de l'Union européenne.

Aux fins du présent article, on entend par année de base, dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1^{er} janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1^{er} janvier 2006 ».

B.2.3. Les articles 12/5 à 12/11 du décret du 10 novembre 2004, insérés par les articles 23 à 29 du décret attaqué, imposent des obligations aux exploitants d'aéronefs dont la Région wallonne est responsable en application de l'article 12/4.

L'article 12/2 du décret du 10 novembre 2004, inséré par l'article 30 du décret attaqué, dispose :

« § 1^{er}. L'article 11/1 est applicable à tout exploitant d'aéronef qui n'envoie pas la déclaration d'émissions annuelle conformément et dans le délai fixé à l'article 12/10, § 2, alinéa 2.

§ 2. Le nom de l'exploitant d'aéronef qui est en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas est publié au *Moniteur belge*.

§ 3. Tout exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions d'aéronef de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions d'aéronef excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions d'aéronef excédentaires est de 100 euros.

Le paiement de l'amende sur les émissions d'aéronef excédentaires ne libère pas l'exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions d'aéronef excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

Les amendes sont versées dans le Fonds visé à l'article 13.

§ 4. Au cas où un exploitant d'aéronef ne se conforme pas aux exigences du présent décret et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis de l'y contraindre, le Gouvernement peut demander à la Commission européenne d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application de l'alinéa 1^{er} comporte :

1° des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu du présent décret;

2° des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect du décret;

3° une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire; et

4° une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission européenne envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu de l'alinéa 1^{er}, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission européenne des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations ».

Quant à la recevabilité

B.3.1. Le recours en annulation est introduit par le Conseil des ministres en application de l'article 4, alinéa 1^{er}, 2^o, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle.

Cet article prévoit qu'un nouveau délai de six mois est ouvert pour l'introduction d'un recours en annulation lorsque « la Cour a annulé une norme qui avait, en tout ou en partie, le même objet et qui avait été prise par un législateur autre que celui qui a adopté la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134 de la Constitution. Le délai prend cours à la date de la notification de l'arrêt rendu par la Cour, selon le cas, au Premier ministre et aux présidents des Gouvernements ».

B.3.2. Par l'arrêt n° 33/2011 du 2 mars 2011, la Cour a annulé le décret de la Région flamande du 8 mai 2009 « modifiant le décret REG du 2 avril 2004, en ce qui concerne l'extension relative aux activités aéronautiques ».

B.3.3. L'article 20bis du 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 », tel qu'il avait été inséré par l'article 4 du décret annulé, disposait :

« Pour l'année 2012 et la période de 2013-2020, le contrôle administratif de l'exploitant d'aéronefs relevant de la compétence administrative de la Belgique, est assuré par la Région à laquelle sont allouées le plus d'émissions CO₂, émises par l'exploitant d'aéronefs pendant l'année de référence.

Seront allouées pour chaque exploitant d'aéronefs à la Région flamande, les émissions CO₂ de tous les vols ayant trait à une activité aéronautique qui sera définie par le Gouvernement flamand, et qui :

a) ont leur départ à partir des aéroports situés sur le territoire de la Région flamande;

b) arrivent à des aérodromes situés sur le territoire de la Région flamande à condition que ces vols n'ont pas leur départ dans un pays membre de l'Union européenne ».

B.3.4. Les deux normes ont été prises par des législateurs distincts et règlent toutes deux l'attribution du contrôle administratif sur les différents exploitants d'aéronefs dont la Belgique est l'Etat responsable en vertu de l'article 18bis précité de la directive 2003/87/CE.

B.3.5. Le recours en annulation, qui a été introduit dans le délai prévu par l'article 4, alinéa 1^{er}, 2^o, de la loi spéciale du 6 janvier 1989, est dès lors recevable.

Quant au fond

B.4. Le moyen unique est pris de la violation des articles 5, 39, 134 et 143 de la Constitution et des articles 2, 6 et 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lus en combinaison avec le principe de proportionnalité et le principe de loyauté fédérale.

B.5.1. L'article 6, § 1^{er}, II, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles dispose :

« En ce qui concerne l'environnement et la politique de l'eau :

1^o La protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau et de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit;

[...] ».

B.5.2. Le Constituant et le législateur spécial, dans la mesure où ils n'en disposent pas autrement, ont attribué aux communautés et aux régions toute la compétence d'édicter les règles propres aux matières qui leur ont été transférées.

En vertu de l'article 6, § 1^{er}, II, précité, les régions sont compétentes pour prévenir et combattre les différentes formes de pollution de l'environnement; le législateur régional trouve dans le 1^o de cette disposition la compétence générale lui permettant de régler ce qui concerne la protection de l'environnement, notamment celle de l'air, contre la pollution et les agressions.

B.5.3. Il ressort des travaux préparatoires de la loi spéciale du 8 août 1980 que la compétence attribuée aux régions en matière de protection de l'air porte notamment sur les matières qui étaient réglées par la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique (*Doc. parl., Sénat, 1979-1980, n^o 434/1, p. 13*).

En vertu de l'article 2 de la loi précitée du 28 décembre 1964, on entend par « pollution de l'atmosphère » « toute émission dans l'air, quelle qu'en soit la source, de substances gazeuses, liquides ou solides, susceptibles de porter atteinte à la santé humaine, de nuire aux animaux et aux plantes ou de causer un dommage aux biens ou aux sites ».

B.5.4. Il résulte de ce qui précède que la compétence des régions en matière de protection de l'air comprend le pouvoir d'adopter des mesures afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dans l'air. Ce pouvoir ne se limite pas aux installations fixes mais porte sur toutes les émissions de gaz à effet de serre, quelle que soit leur source. Eu égard à l'impact des gaz à effet de serre sur l'environnement, et particulièrement sur le climat, les régions peuvent par conséquent prendre des mesures destinées à faire diminuer les émissions de gaz à effet de serre des aéronefs, pour autant qu'elles n'excèdent toutefois pas leur compétence territoriale.

B.6. Les articles 5, 39 et 134 de la Constitution, combinés avec les articles 2 et 19, § 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et avec les articles 2, § 1^{er}, et 7 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, ont déterminé une répartition exclusive des compétences territoriales. Un tel système suppose que l'objet de toute norme adoptée par un législateur régional puisse être localisé dans le territoire de sa compétence, de sorte que toute relation ou situation concrète soit réglée par un seul législateur.

B.7.1. Il découle de l'article 18bis précité de la directive 2003/87/CE que la Belgique est l'Etat responsable pour, d'une part, les exploitants d'aéronefs auxquels l'autorité belge compétente a, conformément aux dispositions du règlement (CEE) n^o 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 « concernant les licences des transporteurs aériens », délivré une licence d'exploitation valable et, d'autre part, les autres exploitants d'aéronefs pour lesquels l'estimation des émissions de l'aviation attribuées à l'Etat responsable et liées aux vols effectués par eux pendant l'année de base est la plus élevée.

B.7.2. La compétence d'un Etat membre responsable s'étend à tous les vols des exploitants d'aéronefs concernés au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne.

B.8. L'article 12/4 du décret du 10 novembre 2004, tel qu'il a été inséré par l'article 22 du décret attaqué, dispose :

« La Région responsable d'un exploitant d'aéronef dont la Belgique est l'Etat-membre responsable est celle à laquelle sont attribuées les émissions d'aéronef les plus élevées émises par cet exploitant d'aéronef pendant l'année de base.

Sont attribuées à la Région wallonne, pour chaque exploitant d'aéronef, les émissions d'aéronef de tous les vols :

1^o au départ d'un aérodrome régional wallon;

2^o à l'arrivée dans un aérodrome régional wallon en provenance d'un pays non membre de l'Union européenne.

[...] ».

B.9.1. Bien que le critère inscrit à l'article 12/4 du décret du 10 novembre 2004 permettant de localiser en Région wallonne les émissions de gaz à effet de serre provenant de la navigation aérienne s'inspire fortement du critère employé à l'article 18bis de la directive 2003/87/CE pour attribuer à un Etat membre déterminé de l'Union européenne, en vue de l'application de cette directive, la compétence concernant les exploitants d'aéronefs qui ne disposent pas d'un permis d'exploitation valable d'un Etat membre de l'Union européenne, il y a lieu de vérifier si ce critère respecte la répartition de compétence territoriale exclusive entre les régions et l'Etat fédéral.

Le critère utilisé à l'article 12/4 du décret du 10 novembre 2004 a pour effet que la Région wallonne exerce une compétence sur des émissions qui ne se produisent que très partiellement dans l'espace aérien de cette Région. En ce qui concerne les vols qui atterrissent sur un aérodrome régional wallon ou qui en décollent, ces émissions auront lieu principalement dans l'espace aérien extérieur à cette Région, en raison également de la superficie restreinte de cette Région et d'une navigation aérienne intrarégionale peu développée. Une partie de ces émissions aura lieu dans l'espace aérien des autres régions ou dans l'espace aérien situé au-dessus des zones maritimes belges, qui relèvent territorialement de la compétence de l'autorité fédérale. Une partie plus importante encore desdites émissions se produira dans l'espace aérien d'autres Etats membres de l'Union européenne ou en dehors de celui-ci. Mais même les émissions de vols qui n'affectent aucunement l'espace aérien de la Région wallonne sont visées, puisque le principe selon lequel il ne peut y avoir qu'une seule région responsable par exploitant d'aéronef a pour conséquence que des émissions de certains vols qui affectent exclusivement d'autres régions ou d'autres Etats membres de l'Union européenne relèvent du champ d'application de la réglementation attaquée, dès que ces vols sont effectués par un exploitant d'aéronef qui relèverait de la responsabilité de la Région wallonne par application du critère visé.

A l'inverse, toutes les émissions qui se produisent dans l'espace aérien de la Région wallonne ne sont pas visées. Qui plus est, l'immense majorité desdites émissions échappe au champ d'application de la réglementation attaquée, parce que, bien qu'elles proviennent de vols décollant d'aérodromes situés en Région wallonne ou qui y atterrissent, les vols en question sont néanmoins effectués par des exploitants d'aéronef pour lesquels interviennent d'autres Etats membres ou régions en tant qu'autorité responsable, ou parce qu'elles proviennent de vols effectués par de tels exploitants d'aéronef sans atterrissage en Région wallonne.

B.9.2. Bien que le critère litigieux ressemble fortement au critère subsidiaire qui, pour des raisons de limitation des charges administratives pour les exploitants d'aéronef, est utilisé par la directive 2003/87/CE afin d'attribuer à un Etat membre déterminé le contrôle des émissions d'exploitants d'aéronef hors UE, il n'est pas approprié de faire relever de la compétence territoriale de la Région wallonne les émissions de gaz à effet de serre provenant de la navigation aérienne pour lesquelles la Belgique est compétente en vertu de la directive précitée.

B.10. Le moyen unique est, dans cette mesure, fondé. Les articles 18 à 30 et 37 du décret attaqué, ainsi que l'article 38 de celui-ci, dans la mesure où il renvoie à ces articles, doivent être annulés.

Les autres branches du moyen unique ne doivent pas être examinées dès lors qu'elles ne pourraient conduire à une annulation plus ample.

B.11.1. Sur la base de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'Etat, les communautés et les régions peuvent conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun. En outre, ils disposent d'autres instruments en vue de donner forme à leur coopération.

B.11.2. En règle, l'absence de coopération dans une matière pour laquelle le législateur spécial ne prévoit pas d'obligation à cette fin n'est pas constitutive d'une violation des règles répartitrices de compétence.

Toutefois, en l'espèce, les compétences de l'Etat fédéral et des régions sont devenues à ce point imbriquées, par suite, d'une part, de la nécessité en droit européen de n'avoir qu'une seule autorité responsable par exploitant d'aéronef et, d'autre part, de la nature principalement transrégionale des émissions causées pendant l'intégralité de leur vol par des aéronefs qui atterrissent dans une région ou qui en décollent, qu'elles ne peuvent plus être exercées que dans le cadre d'une coopération. Un accord de coopération entre l'Etat fédéral et les régions permettra du reste, si nécessaire, à l'exemple de la directive 2003/87/CE (article 18ter), d'associer à l'application du système les autorités aéronautiques fédérales compétentes.

B.12. L'arrêt n° 33/2011 du 2 mars 2011, qui a annulé le décret de la Région flamande du 8 mai 2009 « modifiant le décret REG du 2 avril 2004, en ce qui concerne l'extension relative aux activités aéronautiques », a maintenu les effets des dispositions annulées jusqu'à l'entrée en vigueur d'une réglementation résultant d'un accord de coopération conclu entre l'Etat fédéral et les régions en vue de la mise en œuvre de la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 « modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre », et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2011.

La Cour constate, d'une part, qu'un tel accord de coopération n'a pas encore été conclu. Le Gouvernement wallon a, d'autre part, fixé, par arrêté du 17 novembre 2011, les quotas d'émission de gaz à effet de serre alloués à titre gratuit aux exploitants d'aéronef pour la période 2012 et pour la période 2013-2020 (*Moniteur belge*, 7 décembre 2011). Afin de ne pas priver en particulier cet arrêté de son fondement légal et d'éviter que la directive 2008/101/CE ne puisse plus être exécutée dans l'attente de la conclusion d'un accord de coopération, il convient de maintenir les effets des dispositions annulées du décret attaqué, par application de l'article 8, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, ainsi qu'il est indiqué au dispositif.

Par ces motifs,

la Cour

- annule les articles 18 à 30 et 37, et les termes « 18 à 30 et 37 » mentionnés à l'article 38, du décret de la Région wallonne du 6 octobre 2010 « modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto »;

- maintient les effets des dispositions annulées jusqu'au 31 décembre 2011.

Ainsi prononcé en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, à l'audience publique du 14 juin 2012.

Le greffier,

F. Meersschant

Le président,

R. Henneuse

GRONDWETTELIJK HOF

N. 2012 — 2420

[2012/203555]

Uittreksel uit arrest nr. 76/2012 van 14 juni 2012

Rolnummer 5184

In zake : het beroep tot vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 6 oktober 2010 « tot wijziging van het decreet van 10 november 2004 tot invoering van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten, tot oprichting van een 'Fonds wallon Kyoto' (Waals Kyotofonds) en betreffende de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto », ingesteld door de Ministerraad.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters R. Henneuse en M. Bossuyt, en de rechters E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul en F. Daoût, bijgestaan door de griffier F. Meersschant, onder voorzitterschap van voorzitter R. Henneuse,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. *Onderwerp van het beroep en rechtspleging*

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 7 juli 2011 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 8 juli 2011, heeft de Ministerraad, ingevolge het arrest van het Hof nr. 33/2011 van 2 maart 2011, beroep tot vernietiging ingesteld van het decreet van het Waalse Gewest van 6 oktober 2010 « tot wijziging van het decreet van 10 november 2004 tot invoering van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten, tot oprichting van een 'Fonds wallon Kyoto' (Waals Kyotofonds) en betreffende de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto » (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 22 november 2010).

(...)

II. In rechte

(…)

Ten aanzien van de context van het bestreden decreet

B.1.1. De 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 » strekt ertoe de antropogene emissies van broeikasgassen te beperken in het kader van het Kyoto-protocol door een regeling in te voeren voor de toewijzing van en de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Europese Unie.

De 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 » beoogt onder meer de luchtvaartsector te onderwerpen aan de Europese regeling voor de toewijzing van en de handel in broeikasgasemissierechten die bij de voormelde richtlijn 2003/87/EG tot stand is gekomen.

Bijlage I van de richtlijn 2003/87/EG, zoals gewijzigd bij bijlage I van de richtlijn 2008/101/EG, bepaalt de categorieën van luchtvaartactiviteiten waarop de richtlijn van toepassing is. Punt 2, tweede alinea, van bijlage I van de richtlijn 2003/87/EG bepaalt in dat verband :

« Vanaf 1 januari 2012 vallen alle vluchten die vertrekken van of aankomen op een luchtvaartterrein dat gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, onder de luchtvaartactiviteit ».

B.1.2. Artikel 3 van de voormelde richtlijn 2003/87/EG, zoals gewijzigd bij de richtlijn 2008/101/EG, bepaalt :

« In deze richtlijn wordt verstaan onder :

a) ' emissierecht ' : overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn overdraagbaar recht om, uitsluitend teneinde aan de eisen van deze richtlijn te voldoen, gedurende een bepaalde periode één ton kooldioxide-equivalent uit te stoten;

b) ' emissie ' : emissie van broeikasgassen in de atmosfeer door in een installatie aanwezige bronnen, of de emissie door een vliegtuig dat een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit uitoefent, van de met betrekking tot die activiteit gespecificeerde gassen;

[...]

o) ' vliegtuigexploitant ' : persoon die een luchtvaartuig exploiteert op het moment dat dit een in bijlage I 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;

[...]

q) ' administrerende lidstaat ' : lidstaat die verantwoordelijk is voor de administratie van de Gemeenschapsregeling met betrekking tot een vliegtuigexploitant, overeenkomstig artikel 18bis;

r) ' aan de luchtvaart toegewezen emissies ' : emissies van alle vluchten die onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten vallen, die vertrekken vanuit een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchtvaartterrein of aldaar vanuit een derde land aankomen;

[...] ».

B.1.3. De toewijzing, door elke lidstaat, van emissierechten aan de vliegtuigexploitanten gebeurt op twee manieren. Een groot deel ervan wordt kosteloos toegewezen, terwijl de resterende rechten worden geveild door de administrerende lidstaat.

Artikel 3^{quater} van dezelfde richtlijn, zoals ingevoegd bij de richtlijn 2008/101/EG, bepaalt in dat verband :

« 1. Voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2012 is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 97 % van de historische luchtvaartemissies.

2. Voor de in artikel 11, lid 2, bedoelde periode die ingaat op 1 januari 2013, en, indien er na de in artikel 30, lid 4, bedoelde evaluatie geen wijzigingen zijn aangebracht, voor iedere volgende periode, is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 95 % van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.

Dit percentage kan in het kader van de algemene evaluatie van deze richtlijn worden herzien.

3. De Commissie evalueert de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten overeenkomstig artikel 30, lid 4.

4. Uiterlijk op 2 augustus 2009 stelt de Commissie op grond van de beste beschikbare gegevens de historische luchtvaartemissies vast, inclusief de op actuele verkeersinformatie gebaseerde ramingen. Die vaststelling wordt door het in artikel 23, lid 1, bedoelde comité bestudeerd ».

Artikel 3^{quinquies} van dezelfde richtlijn, zoals ingevoegd bij de richtlijn 2008/101/EG, bepaalt eveneens :

« 1. Voor de in artikel 3^{quater}, lid 1, bedoelde periode wordt 15 % van de rechten geveild.

2. Vanaf 1 januari 2013 wordt 15 % van de rechten geveild. Dit percentage kan worden verhoogd, als onderdeel van de algehele evaluatie van deze richtlijn.

3. Er wordt een verordening vastgesteld met gedetailleerde voorschriften voor de veiling door lidstaten van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend in overeenstemming met de leden 1 en 2 van dit artikel of artikel 3^{septies}, lid 8. Voor alle lidstaten geldt dat het aantal in elke periode te veilen emissierechten evenredig is met het aandeel van de betreffende lidstaat in de totale hoeveelheid aan de luchtvaart toegewezen emissies voor de referentiejaar, als gerapporteerd ingevolge artikel 14, lid 3, en geverifieerd ingevolge artikel 15. Voor de in artikel 3^{quater}, lid 1, bedoelde periode is het referentiejaar 2010; voor elke volgende in artikel 3^{quater} bedoelde periode is het referentiejaar het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt.

Die verordening, die is bedoeld om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door deze aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing, als bedoeld in artikel 23, lid 3.

4. De lidstaten bepalen hoe de opbrengsten van de veiling van emissierechten worden gebruikt. De opbrengsten zouden moeten worden gebruikt om de klimaatverandering in de Europese Unie en in derde landen aan te pakken, onder meer om de emissie van broeikasgassen terug te dringen, om de aanpassing aan het effect van de klimaatverandering in de Europese Unie en derde landen, met name ontwikkelingslanden te bevorderen, om onderzoek en ontwikkeling te financieren op het gebied van beperking en aanpassing, inclusief met name in de luchtvaart en het luchtvervoer, om de emissies terug te dringen via transport met een lage emissie en om de beheerskosten van de Gemeenschapsregeling te dekken. De veilingopbrengsten moeten ook worden gebruikt voor de financiering van bijdragen aan het wereldfonds voor energie-efficiency en hernieuwbare energie, alsmede van maatregelen ter voorkoming van ontbossing.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van acties die overeenkomstig dit lid worden ondernomen.

5. De verstrekking van informatie aan de Commissie op basis van deze richtlijn ontslaat de lidstaten niet van de verplichting tot kennisgeving uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag ».

B.1.4. Uit artikel 12, lid 2bis, van de richtlijn 2003/87/EG, zoals gewijzigd bij artikel 10, onder b), van de richtlijn 2008/101/EG, vloeit overigens voort dat elke vliegtuigexploitant uiterlijk 30 april van elk jaar een hoeveelheid emissierechten dient in te leveren die gelijk is aan de totale emissies, gedurende het voorgaande kalenderjaar, van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor die de vliegtuigexploitant is. De lidstaten waken erover dat de ingeleverde rechten vervolgens worden geannuleerd.

B.1.5. Om de administratieve lasten voor vliegtuigexploitanten te beperken, bepaalt de richtlijn 2008/101/EG dat voor elke vliegtuigexploitant slechts één enkele lidstaat verantwoordelijk kan zijn. Artikel 18bis van richtlijn 2003/87/EG, zoals ingevoegd bij richtlijn 2008/101/EG, bepaalt dienaangaande :

« 1. De administrerende lidstaat voor een vliegtuigexploitant is :

a) voor een vliegtuigexploitant met een geldige, door een lidstaat overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen verleende exploitatievergunning, de lidstaat die de exploitatievergunning met betrekking tot die vliegtuigexploitant heeft verleend, en

b) in alle andere gevallen, de lidstaat waaraan het grootste deel van de geschatte luchtvaartemissies van door die vliegtuigexploitant in het referentiejaar uitgevoerde vluchten kan worden toegeschreven.

[...] ».

B.1.6. De bijlage van de verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie van 5 augustus 2009 « betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die op of na 1 januari 2006 een in bijlage I bij richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met specificatie van de administrerende lidstaat van elke vliegtuigexploitant » stelt de lijst vast van vliegtuigexploitanten voor wie België de administrerende lidstaat is. Het betreft een 50-tal vliegtuigexploitanten, waaronder een 10-tal die België als thuisstaat hebben en een 30-tal met een thuisstaat van buiten de Europese Unie.

B.1.7. Bij zijn arrest van 21 december 2011, in antwoord op een prejudiciële vraag op grond van artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, gesteld door het *High Court of Justice* (Verenigd Koninkrijk), heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie voor recht gezegd dat bij het onderzoek van de richtlijn 2008/101/EG niet is gebleken van feiten en omstandigheden die de geldigheid van die richtlijn kunnen aantasten (HvJ, 21 december 2011, C-366/10, *Air Transport Association of America e.a.*).

Ten aanzien van het bestreden decreet

B.2.1. Overeenkomstig artikel 1 ervan zet het decreet van het Waalse Gewest van 6 oktober 2010 « tot wijziging van het decreet van 10 november 2004 tot invoering van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten, tot oprichting van een ' Fonds wallon Kyoto ' (Waal's Kyotofonds) en betreffende de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto » met name de richtlijn 2008/101/EG om.

B.2.2. Artikel 12/4 van het decreet van 10 november 2004, ingevoegd bij artikel 22 van het bestreden decreet, bepaalt :

« Het administrerende Gewest van een luchtvaartuigexploitant waarvoor België de administrerende lidstaat is, is het Gewest aan wie de hoogste emissies die door deze luchtvaartuigexploitant gedurende het referentiejaar uitgestoten worden, toegewezen worden.

Voor elke luchtvaartuigexploitant worden aan het Waalse Gewest toegewezen, de luchtvaartuigemissies van alle vluchten :

1° die vertrekken vanuit een Waals gewestelijk vliegveld;

2° die in een Waals gewestelijk vliegveld vanuit een land dat geen lid is van de Europese Unie, aankomen.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder ' referentiejaar ' verstaan : met betrekking tot een luchtvaartuigexploitant 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 ».

B.2.3. De artikelen 12/5 tot 12/11 van het decreet van 10 november 2004, ingevoegd bij de artikelen 23 tot 29 van het bestreden decreet, leggen verplichtingen op aan de vliegtuigexploitanten waarvoor het Waalse Gewest verantwoordelijk is met toepassing van artikel 12/4.

Artikel 12/12 van het decreet van 10 november 2004, ingevoegd bij artikel 30 van het bestreden decreet, bepaalt :

« § 1. Artikel 11/1 is van toepassing op elke luchtvaartuigexploitant die de jaarlijkse emissierapportage overeenkomstig en binnen de termijn bepaald in artikel 12/10, § 2, tweede lid, niet stuurt.

§ 2. De naam van de luchtvaartuigexploitant die zich niet houdt aan de eis inzake het inleveren van voldoende emissierechten, wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

§ 3. Er wordt een boete wegens overmatige emissie opgelegd aan elke luchtvaartuigexploitant die uiterlijk 30 april van elk jaar niet voldoende emissierechten heeft ingeleverd ter dekking van zijn emissies in het voorgaande jaar. De boete wegens overmatige emissie bedraagt 100 EUR voor elke ton uitgestoten kooldioxide-equivalent waarvoor de luchtvaartuigexploitant geen emissierechten heeft ingeleverd.

De betaling van de boete wegens overmatige emissie ontslaat de luchtvaartuigexploitant 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 die emissieoverschrijding.

De boeten worden gestort in het fonds bedoeld in artikel 13.

§ 4. De Regering kan de Europese Commissie verzoeken een exploitatieverbod op te leggen aan een luchtvaartuigexploitant die niet aan de eisen van dit decreet voldoet, indien zulks niet met andere dwangmaatregelen kon worden gewaarborgd.

Elk overeenkomstig het eerste lid geformuleerde verzoek bevat :

1° het bewijs dat de luchtvaartuigexploitant zijn verplichtingen krachtens dit decreet niet heeft nagekomen;

2° gegevens over dwangmaatregelen die genomen zijn om de naleving van het decreet te waarborgen;

3° de motivering voor het opleggen van een exploitatieverbod op communautair niveau; en

4° een aanbeveling voor de reikwijdte van een exploitatieverbod op communautair niveau en de eventueel toe te passen voorwaarden.

Wanneer de Europese Commissie van mening is een beslissing volgend op een krachtens het eerste lid ingediend verzoek te nemen, deelt ze de essentiële feiten en overwegingen aan de luchtvaartuigexploitant mee die aan dat besluit ten grondslag liggen. De luchtvaartuigexploitant krijgt de gelegenheid om binnen 10 werkdagen na de mededeling schriftelijke opmerkingen aan de Europese Commissie voor te leggen ».

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

B.3.1. Het beroep tot vernietiging is ingesteld door de Ministerraad met toepassing van artikel 4, eerste lid, 2°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof.

Dat artikel bepaalt dat een nieuwe termijn van zes maanden openstaat voor het instellen van een beroep tot vernietiging wanneer « het Hof een norm vernietigd heeft die, geheel of gedeeltelijk, hetzelfde onderwerp heeft en die vastgesteld is door een andere wetgever dan die welke de wet, het decreet of de in artikel 134 van de Grondwet bedoelde regel heeft aangenomen. De termijn gaat in op de datum van de kennisgeving van het door het Hof gewezen arrest aan, al naar het geval, de Eerste Minister en aan de voorzitters van de Regeringen ».

B.3.2. Bij het arrest nr. 33/2011 van 2 maart 2011 heeft het Hof het decreet van het Vlaamse Gewest van 8 mei 2009 « houdende wijziging van het REG-decreet van 2 april 2004, wat de uitbreiding tot luchtvaartactiviteiten betreft » vernietigd.

B.3.3. Artikel 20bis van 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 », zoals ingevoegd bij artikel 4 van het vernietigde decreet, bepaalde :

« 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 ».

B.3.4. De twee normen zijn door onderscheiden wetgevers genomen en regelen beide de toekenning van de administratieve controle over de verschillende vliegtuigexploitanten waarvoor België de administrerende lidstaat is op grond van het voormelde artikel 18bis van de richtlijn 2003/87/EG.

B.3.5. Het beroep tot vernietiging, dat is ingediend binnen de termijn bepaald in artikel 4, eerste lid, 2°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989, is derhalve ontvankelijk.

Ten gronde

B.4. Het enige middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 5, 39, 134 en 143 van de Grondwet en van de artikelen 2, 6 en 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, in samenhang gelezen met het beginsel van evenredigheid en het beginsel van federale loyaliteit.

B.5.1. Artikel 6, § 1, II, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bepaalt :

« Wat het leefmilieu en het waterbeleid betreft :

1° De bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder;

[...] ».

B.5.2. Voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, hebben de Grondwetgever en de bijzondere wetgever aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de hun toegewezen aangelegenheden.

Op grond van het voormelde artikel 6, § 1, II, zijn de gewesten bevoegd voor de voorkoming en bestrijding van de verschillende vormen van milieuverontreiniging; de gewestwetgever vindt in het 1° van die bepaling de algemene bevoegdheid die hem in staat stelt hetgeen betrekking heeft op de bescherming van het leefmilieu, onder meer van de lucht, tegen verontreiniging en aantasting, te regelen.

B.5.3. Uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vloeit voort dat de aan de gewesten toegewezen bevoegdheid inzake de bescherming van de lucht onder meer betrekking heeft op de aangelegenheden welke werden geregeld bij de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging (*Parl. St.*, Senaat, 1979-1980, nr. 434/1, p. 13).

Luidens artikel 2 van de voormelde wet van 28 december 1964 wordt onder « luchtverontreiniging » verstaan « het in de lucht lozen, ongeacht de oorsprong van gassen, vloeistoffen of vaste stoffen, die de gezondheid van de mens kunnen aantasten, nadelig kunnen zijn voor dieren en planten of schade kunnen toebrengen aan goederen en aan stads- natuurschoon ».

B.5.4. Uit wat voorafgaat vloeit voort dat de bevoegdheid van de gewesten inzake de bescherming van de lucht de bevoegdheid omvat om maatregelen te nemen teneinde de uitstoot van broeikasgassen in de lucht te verminderen. Die bevoegdheid is niet beperkt tot vaste installaties, maar betreft elke uitstoot van broeikasgassen, ongeacht de oorsprong. Gelet op de weerslag van broeikasgassen op het leefmilieu, en inzonderheid op het klimaat, vermogen de gewesten bijgevolg maatregelen te nemen teneinde de uitstoot van broeikasgassen door vliegtuigen te verminderen, voor zover zij evenwel hun territoriale bevoegdheid niet overschrijden.

B.6. De artikelen 5, 39 en 134 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de artikelen 2 en 19, § 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en met de artikelen 2, § 1, en 7 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, hebben een exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling tot stand gebracht. Een zodanig stelsel veronderstelt dat het onderwerp van iedere regeling die een gewestwetgever uitvaardigt, moet kunnen worden gelokaliseerd binnen het gebied waarvoor hij bevoegd is, zodat iedere concrete verhouding of situatie slechts door één enkele wetgever wordt geregeld.

B.7.1. Uit het voormelde artikel 18bis van de richtlijn 2003/87/EG vloeit voort dat België de administrerende lidstaat is voor, enerzijds, de vliegtuigexploitanten aan wie de bevoegde Belgische overheid overeenkomstig de bepalingen van de verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 « betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen » een geldige exploitatievergunning heeft verleend en, anderzijds, de andere vliegtuigexploitanten waarvan het grootste deel van de geschatte luchtvaartemissies van de door hen in het referentiejaar uitgevoerde vluchten aan die lidstaat kan worden toegeschreven.

B.7.2. De bevoegdheid van een administrerende lidstaat strekt zich uit tot alle vluchten van de betrokken vliegtuigexploitanten die vertrekken van of aankomen op een luchtvaartterrein dat gelegen is op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie.

B.8. Artikel 12/4 van het decreet van 10 november 2004, zoals ingevoegd bij artikel 22 van het bestreden decreet, bepaalt :

« Het administrerende Gewest van een luchtvaartuigexploitant waarvoor België de administrerende lidstaat is, is het Gewest aan wie de hoogste emissies die door deze luchtvaartuigexploitant gedurende het referentiejaar uitgestoten worden, toegewezen worden.

Voor elke luchtvaartuigexploitant worden aan het Waalse Gewest toegewezen, de luchtvaartuigemissies van alle vluchten :

- 1° die vertrekken vanuit een Waals gewestelijk vliegveld;
- 2° die in een Waals gewestelijk vliegveld vanuit een land dat geen lid is van de Europese Unie, aankomen.

[...] ».

B.9.1. Hoewel het in artikel 12/4 van het decreet van 10 november 2004 vervatte criterium om de emissies van broeikasgassen afkomstig van de luchtvaart in het Waalse Gewest te lokaliseren, sterk is geïnspireerd op het criterium dat in artikel 18*bis* van de richtlijn 2003/87/EG wordt gebruikt om de bevoegdheid over vliegtuigexploitanten die niet over een geldige exploitatievergunning van een lidstaat van de Europese Unie beschikken voor de toepassing van die richtlijn toe te wijzen aan een welbepaalde lidstaat van de Europese Unie, dient te worden nagegaan of dat criterium de exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling tussen de gewesten en de federale Staat in acht neemt.

Het in artikel 12/4 van decreet van 10 november 2004 gehanteerde criterium heeft tot gevolg dat het Waalse Gewest een bevoegdheid uitoefent over emissies die zich slechts zeer ten dele voordoen in het luchtruim van dat Gewest. Wat de vluchten betreft die landen op of opstijgen van op een in het Waalse Gewest gelegen luchtvaartterrein, zullen, mede vanwege de beperkte oppervlakte van dat Gewest en een weinig ontwikkelde binnengewestelijke luchtvaart, die emissies hoofdzakelijk plaatsvinden in het luchtruim buiten dat Gewest. Een gedeelte van die emissies zal plaatsvinden in het luchtruim van de andere gewesten of in het luchtruim boven de Belgische mariene gebieden, welke tot de territoriale bevoegdheid van de federale overheid behoren. Een nog groter deel van de bedoelde emissies zal plaatsvinden in het luchtruim van andere lidstaten van de Europese Unie of daarbuiten. Maar ook emissies van vluchten welke geheel niet het luchtruim van het Waalse Gewest aandoen, zijn beoogd, aangezien het principe dat er slechts één administrerend gewest mag zijn per vliegtuigexploitant, tot gevolg heeft dat emissies van bepaalde vluchten welke uitsluitend andere gewesten of andere lidstaten van de Europese Unie aandoen, onder het toepassingsgebied van de bestreden regeling vallen, zodra die vluchten worden uitgevoerd door een vliegtuigexploitant die met toepassing van het bedoelde criterium onder de verantwoordelijkheid van het Waalse Gewest zou vallen.

Omgekeerd worden niet alle emissies die in het luchtruim van het Waalse Gewest plaatsvinden, beoogd. Meer zelfs, de overgrote meerderheid van bedoelde emissies valt buiten het toepassingsgebied van de bestreden regeling, nu, hoewel zij afkomstig zijn van vluchten van of naar in het Waalse Gewest gelegen luchtvaartterreinen, die vluchten worden uitgevoerd door vliegtuigexploitanten voor wie andere lidstaten of gewesten als administrerende overheid optreden, of omdat zij afkomstig zijn van vluchten uitgevoerd door dergelijke vliegtuigexploitanten zonder landing in het Waalse Gewest.

B.9.2. Hoewel het bestreden criterium sterk gelijk op het subsidiaire criterium dat om redenen van beperking van administratieve lasten voor vliegtuigexploitanten door de richtlijn 2003/87/EG wordt gebruikt om de controle over de emissies van niet-EU-vliegtuigexploitanten toe te wijzen aan één of andere lidstaat, is het niet geschikt om de emissies van broeikasgassen afkomstig van de luchtvaart, waarvoor België krachtens voormelde richtlijn bevoegd is, te lokaliseren binnen de territoriale bevoegdheid van het Waalse Gewest.

B.10. Het enige middel is in die mate gegrond. De artikelen 18 tot 30 en 37 van het bestreden decreet, alsmede artikel 38 ervan, in zoverre het verwijst naar die artikelen, dienen te worden vernietigd.

De andere onderdelen van het enige middel dienen niet te worden onderzocht daar zij niet zouden kunnen leiden tot een ruimere vernietiging.

B.11.1. Op grond van artikel 92*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen kunnen de Staat, de gemeenschappen en de gewesten samenwerkingsakkoorden sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijke beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op de gezamenlijke uitoefening van eigen bevoegdheden of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven. Daarnaast beschikken ze over andere instrumenten om hun samenwerking gestalte te geven.

B.11.2. In de regel houdt de afwezigheid van samenwerking in een aangelegenheid waarvoor de bijzondere wetgever daartoe niet in een verplichting voorziet, geen schending in van de bevoegdheidsverdelende regels.

Te dezen zijn evenwel de bevoegdheden van de federale Staat en de gewesten door, enerzijds, de Europeesrechtelijke noodzaak dat er slechts één administrerende overheid mag zijn per vliegtuigexploitant en, anderzijds, de hoofdzakelijk gewestgrensoverschrijdende aard van de door in een gewest landende of opstijgende vliegtuigen veroorzaakte emissies tijdens hun volledige vlucht, dermate verweven dat ze niet dan in onderlinge samenwerking kunnen worden uitgeoefend. Een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de gewesten zal het overigens mogelijk maken om, naar het voorbeeld van de richtlijn 2003/87/EG (artikel 18*ter*), zo nodig de bevoegde federale luchtvaartautoriteiten bij de toepassing van het stelsel te betrekken.

B.12. Het arrest nr. 33/2011 van 2 maart 2011, dat het decreet van het Vlaamse Gewest van 8 mei 2009 « houdende wijziging van het REG-decreet van 2 april 2004, wat de uitbreiding tot luchtvaartactiviteiten betreft » heeft vernietigd, heeft de gevolgen van de vernietigde bepalingen gehandhaafd tot de inwerkingtrading van een bij samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de gewesten vastgestelde regeling ter uitvoering van 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 » en uiterlijk tot 31 december 2011.

Het Hof stelt, enerzijds, vast dat een dergelijk samenwerkingsakkoord nog niet tot stand is gekomen. De Waalse Regering heeft, anderzijds, bij besluit van 17 november 2011 de broeikasgasemissierechten vastgelegd die kosteloos worden toegewezen aan vliegtuigexploitanten voor de periode 2012 en de periode 2013-2020 (*Belgisch Staatsblad*, 7 december 2011). Teneinde inzonderheid dat besluit zijn rechtsgrond niet te ontnemen en te vermijden dat de richtlijn 2008/101/EG in afwachting van de sluiting van een samenwerkingsakkoord niet verder ten uitvoer zou kunnen worden gelegd, dienen de gevolgen van de vernietigde bepalingen te worden gehandhaafd, met toepassing van artikel 8, tweede lid, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, zoals in het beschikkend gedeelte wordt aangegeven.

Om die redenen,
het Hof

- vernietigt de artikelen 18 tot 30 en 37, en de woorden « 18 tot 30 en 37 » in artikel 38, van het decreet van het Waalse Gewest van 6 oktober 2010 « tot wijziging van het decreet van 10 november 2004 tot invoering van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten, tot oprichting van een ' Fonds wallon Kyoto ' (Waals Kyotofonds) en betreffende de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto »;

- handhaaft de gevolgen van de vernietigde bepalingen tot 31 december 2011.

Aldus uitgesproken in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op de openbare terechtzitting van 14 juni 2012.

De griffier,
F. Meersschant

De voorzitter,
R. Henneuse

VERFASSUNGSGERICHTSHOF

D. 2012 — 2420

[2012/203555]

Auszug aus dem Entscheid Nr. 76/2012 vom 14. Juni 2012

Geschäftsverzeichnisnummer 5184

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung des Dekrets der Wallonischen Region vom 6. Oktober 2010 «zur Abänderung des Dekrets vom 10. November 2004 zur Einführung eines Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten, zur Einrichtung eines wallonischen Kyoto-Fonds und über die Flexibilitätsmechanismen des Kyoto-Protokolls», erhoben vom Ministerrat.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten R. Henneuse und M. Bossuyt, und den Richtern E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul und F. Daouï, unter Assistenz des Kanzlers F. Meersschant, unter dem Vorsitz des Präsidenten R. Henneuse,

verkündet nach Beratung folgenden Entscheid:

I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 7. Juli 2011 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 8. Juli 2011 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob der Ministerrat infolge des Entscheids des Gerichtshofes Nr. 33/2011 vom 2. März 2011 Klage auf Nichtigerklärung des Dekrets der Wallonischen Region vom 6. Oktober 2010 «zur Abänderung des Dekrets vom 10. November 2004 zur Einführung eines Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten, zur Einrichtung eines wallonischen Kyoto-Fonds und über die Flexibilitätsmechanismen des Kyoto-Protokolls» (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 22. November 2010).

(...)

II. Rechtliche Würdigung

(...)

In Bezug auf den Kontext des angefochtenen Dekrets

B.1. Die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 «über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates» zielt darauf ab, die anthropogenen Treibhausgasemissionen im Rahmen des Kyoto-Protokolls zu beschränken, indem ein System für die Zuteilung von Treibhausgasemissionszertifikaten und den Handel mit denselben in der Europäischen Union eingeführt wird.

Die Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 «zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft» soll unter anderem den Luftverkehr dem durch die vorerwähnte Richtlinie 2003/87/EG zustande gekommenen europäischen System für die Zuteilung von Treibhausgasemissionszertifikaten und den Handel mit denselben unterwerfen.

Anhang I zur Richtlinie 2003/87/EG in der durch Anhang I zur Richtlinie 2008/101/EG abgeänderten Fassung bestimmt die Kategorien von Luftverkehrstätigkeiten, die in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen. Nummer 2 Absatz 2 von Anhang I zur Richtlinie 2003/87/EG bestimmt in diesem Zusammenhang:

«Ab 1. Januar 2012 werden alle Flüge einbezogen, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, die sich in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats befinden, auf das der Vertrag Anwendung findet».

B.1.2. Artikel 3 der vorerwähnten Richtlinie 2003/87/EG in der durch die Richtlinie 2008/101/EG abgeänderten Fassung bestimmt:

«Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) ' Zertifikat ' das Zertifikat, das zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent in einem bestimmten Zeitraum berechtigt; es gilt nur für die Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinie und kann nach Maßgabe dieser Richtlinie übertragen werden;

b) ' Emissionen ' die Freisetzung von Treibhausgasen in die Atmosphäre aus Quellen in einer Anlage und die Freisetzung der in Anhang I in Verbindung mit der Tätigkeitskategorie ' Luftverkehr ' aufgeführten Gase aus einem Flugzeug, das eine derartige Tätigkeit durchführt;

[...]

o) ' Luftfahrzeugbetreiber ' die Person, die ein Flugzeug zu dem Zeitpunkt betreibt, zu dem eine Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Anhangs I durchgeführt wird, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist oder vom Flugzeugeigentümer nicht angegeben wird, den Eigentümer des Flugzeugs;

[...]

q) ' Verwaltungsmitgliedstaat ' den Mitgliedstaat, der für die Verwaltung des Gemeinschaftssystems in Bezug auf einen Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 18a zuständig ist;

r) ' zugeordnete Luftverkehrsemissionen ' Emissionen aus Flugzeugen, die im Rahmen der Luftverkehrstätigkeiten im Sinne des Anhangs I eingesetzt werden und die von einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats starten oder aus einem Drittland kommend auf einem Flugplatz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats landen;

[...].

B.1.3. Die Zuteilung von Zertifikaten durch jeden Mitgliedstaat an Luftfahrzeugbetreiber erfolgt auf zweierlei Art. Ein Großteil wird kostenlos zugeteilt, während die verbleibenden Zertifikate vom Verwaltungsmitgliedstaat versteigert werden.

Artikel 3c derselben Richtlinie, eingefügt durch die Richtlinie 2008/101/EG, bestimmt in diesem Zusammenhang:

«(1) Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 97% der historischen Luftverkehrsemissionen.

(2) Für die Handelsperiode gemäß Artikel 11 Absatz 2, die am 1. Januar 2013 beginnt, und, wenn keine Änderungen nach der Überprüfung gemäß Artikel 30 Absatz 4 erfolgen, für jede folgende Handelsperiode entspricht die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 95% der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl der Jahre in der Handelsperiode.

Dieser Prozentsatz kann im Rahmen der allgemeinen Überprüfung dieser Richtlinie geändert werden.

(3) Die Kommission überprüft die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate gemäß Artikel 30 Absatz 4.

(4) Bis zum 2. August 2009 entscheidet die Kommission anhand der besten verfügbaren Daten, einschließlich Schätzungen auf der Grundlage von Angaben über das tatsächliche Verkehrsaufkommen, über die historischen Luftverkehrsemissionen. Diese Entscheidung wird in dem in Artikel 23 Absatz 1 genannten Ausschuss erörtert».

Artikel 3d derselben Richtlinie, eingefügt durch die Richtlinie 2008/101/EG, bestimmt ebenfalls:

«(1) In der Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 1 werden 15 % der Zertifikate versteigert.

(2) Ab 1. Januar 2013 werden 15 % der Zertifikate versteigert. Dieser Prozentsatz kann im Rahmen der allgemeinen Überprüfung dieser Richtlinie erhöht werden.

(3) Die Versteigerung von Zertifikaten, die nicht gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels oder gemäß Artikel 3f Nummer 8 kostenfrei zugeteilt werden müssen, durch die Mitgliedstaaten wird in einer Verordnung geregelt. Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate entspricht dem Anteil dieses Mitgliedstaats an den gesamten Luftverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr zugeordnet und gemäß Artikel 14 Absatz 3 gemeldet sowie gemäß Artikel 15 überprüft wurden. Für die Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 1 gilt als Bezugsjahr das Jahr 2010, und für jede folgende Handelsperiode gemäß Artikel 3c gilt als Bezugsjahr das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich die Versteigerung bezieht, endet.

Die genannte Verordnung, die dazu dient, nicht wesentliche Elemente dieser Richtlinie durch Ergänzung zu ändern, wird nach dem in Artikel 23 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(4) Es ist Sache der Mitgliedstaaten, über die Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten zu entscheiden. Diese Einkünfte sollten verwendet werden, um den Klimawandel in der EU und in Drittländern zu bekämpfen, unter anderem zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in der Europäischen Union und in Drittländern, insbesondere in Entwicklungsländern, zur Finanzierung von Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung, insbesondere in den Bereichen Raumfahrt und Luftverkehr, zur Verringerung der Emissionen durch einen emissionsarmen Verkehr und zur Deckung der Kosten für die Verwaltung der Gemeinschaftsregelung. Versteigerungseinkünfte sollten auch zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien und für Maßnahmen gegen die Abholzung von Wäldern eingesetzt werden.

Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission über die Maßnahmen, die nach diesem Absatz getroffen werden.

(5) Die der Kommission gemäß dieser Richtlinie übermittelten Informationen entbinden die Mitgliedstaaten nicht von der Unterrichtungspflicht des Artikels 88 Absatz 3 des Vertrags».

B.1.4. Aus Artikel 12 Absatz 2a der Richtlinie 2003/87/EG in der durch Artikel 10 Buchstabe b der Richtlinie 2008/101/EG abgeänderten Fassung ergibt sich übrigens, dass jeder Luftfahrzeugbetreiber bis zum 30. April jeden Jahres eine Anzahl von Zertifikaten abzugeben hat, die den Gesamtemissionen des vorangegangenen Kalenderjahres aus Luftverkehrstätigkeiten im Sinne von Anhang I, die der Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt hat, entspricht. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die abgegebenen Zertifikate anschließend gelöscht werden.

B.1.5. Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Luftfahrzeugbetreiber sieht die Richtlinie 2008/101/EG vor, dass für jeden Luftfahrzeugbetreiber jeweils nur ein Mitgliedstaat zuständig sein kann. Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG, eingefügt durch die Richtlinie 2008/101/EG, bestimmt diesbezüglich:

«(1) Verwaltungsmitgliedstaat eines Luftfahrzeugbetreibers ist

a) im Falle eines Luftfahrzeugbetreibers mit einer von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilten gültigen Betriebsgenehmigung der Mitgliedstaat, der die Betriebsgenehmigung für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber erteilt hat, und

b) in allen anderen Fällen der Mitgliedstaat mit dem höchsten Schätzwert für zugeordnete Luftverkehrsemissionen in Bezug auf Flüge, die der Luftfahrzeugbetreiber im Basisjahr durchführt.

[...]».

B.1.6. Der Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 «über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats» enthält die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, für die Belgien der zuständige Verwaltungsmitgliedstaat ist. Es handelt sich um etwa 50 Luftfahrzeugbetreiber, darunter etwa 10, bei denen Belgien der Staat des Luftfahrzeugbetreibers ist, und etwa 30, bei denen der Staat des Luftfahrzeugbetreibers ein Staat außerhalb der Europäischen Union ist.

B.1.7. In seinem Urteil vom 21. Dezember 2011 in Beantwortung einer vom *High Court of Justice* (Vereinigtes Königreich) gestellten Vorabentscheidungsfrage aufgrund von Artikel 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union hat der Gerichtshof der Europäischen Union für Recht erkannt, dass die Prüfung der Richtlinie 2008/101/EG nichts ergeben hat, was ihre Gültigkeit berühren könnte (EuGH, 21. Dezember 2011, C-366/10, *Air Transport Association of America u.a.*).

In Bezug auf das angefochtene Dekret

B.2.1. Gemäß seinem Artikel 1 stellt das Dekret der Wallonischen Region vom 6. Oktober 2010 «zur Abänderung des Dekrets vom 10. November 2004 zur Einführung eines Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten, zur Einrichtung eines wallonischen Kyoto-Fonds und über die Flexibilitätsmechanismen des Kyoto-Protokolls» insbesondere die Umsetzung der Richtlinie 2008/101/EG dar.

B.2.2. Artikel 12/4 des Dekrets vom 10. November 2004, eingefügt durch Artikel 22 des angefochtenen Dekrets, bestimmt:

«Die Verwaltungsregion eines Luftfahrzeugbetreibers, von der Belgien der Verwaltungsmitgliedstaat ist, ist diejenige, der die höchsten Emissionen von Luftfahrzeugen, die durch diesen Luftfahrzeugbetreiber im Laufe des Basisjahrs ausgestoßen werden, zugeordnet werden.

Werden der Wallonischen Region für jeden Luftfahrzeugbetreiber die Emissionen aller Luftfahrzeuge zugeordnet:

1° die von einem wallonischen regionalen Flugplatz starten;

2° die aus einem Land kommend, das kein Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, auf einem wallonischen regionalen Flugplatz landen.

Für die Zwecke des vorliegenden Artikels versteht man unter Basisjahr im Falle eines Luftfahrzeugbetreibers, der nach dem 1. Januar 2006 begonnen hat, in der Gemeinschaft Tätigkeiten auszuüben, das erste Kalenderjahr, während dessen er seine Tätigkeiten ausgeübt hat, und in allen anderen Fällen das Kalenderjahr, das am 1. Januar 2006 beginnt».

B.2.3. Die Artikel 12/5 bis 12/11 des Dekrets vom 10. November 2004, eingefügt durch die Artikel 23 bis 29 des angefochtenen Dekrets, erlegen den Luftfahrzeugbetreibern, für die die Wallonische Region in Anwendung von Artikel 12/4 verantwortlich ist, Verpflichtungen auf.

Artikel 12/12 des Dekrets vom 10. November 2004, eingefügt durch Artikel 30 des angefochtenen Dekrets, bestimmt:

«§ 1. Artikel 11/1 ist auf jeden Luftfahrzeugbetreiber anwendbar, der den jährlichen Emissionsbericht nicht gemäß Artikel 12/10, § 2, Absatz 2 und innerhalb der in diesem festgelegten Frist einsendet.

§ 2. Der Name des Luftfahrzeugbetreibers, der gegen die Verpflichtungen zur Abgabe einer ausreichenden Anzahl von Zertifikaten verstößt, wird im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht.

§ 3. Jedem Luftfahrzeugbetreiber, der nicht spätestens bis zum 30. April eines jeden Jahres eine ausreichende Anzahl von Zertifikaten zur Abdeckung seiner Luftfahrzeugemissionen des Vorjahres abgibt, wird eine Geldbuße wegen Emissionsüberschreitung auferlegt. Die Geldbuße wegen Emissionsüberschreitung beträgt für jede ausgestoßene Tonne Kohlendioxidäquivalent, für die der Luftfahrzeugbetreiber keine Zertifikate abgegeben hat, 100 EUR.

Die Zahlung der Geldbuße entbindet den Betreiber nicht von der Verpflichtung, Zertifikate in Höhe dieser Emissionsüberschreitung abzugeben, wenn er die Zertifikate für das folgende Kalenderjahr abgibt.

Die Geldbußen werden dem in Artikel 13 erwähnten Fonds zugeführt.

§ 4. Erfüllt ein Luftfahrzeugbetreiber die Vorschriften des vorliegenden Dekrets nicht und konnte die Einhaltung der Vorschriften nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden, so kann die Regierung die Europäische Kommission ersuchen, eine Betriebsuntersagung für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber zu beschließen.

Ein in Anwendung von Absatz 1 vorgebrachter Antrag beinhaltet:

1° einen Nachweis, dass der Luftfahrzeugbetreiber seinen Verpflichtungen im Rahmen des vorliegenden Dekrets nicht nachgekommen ist;

2° Angaben zu den Durchsetzungsmaßnahmen, die zur Einhaltung des vorliegenden Dekrets getroffen wurden;

3° eine Begründung für die Verhängung einer Betriebsuntersagung auf Gemeinschaftsebene; und

4° eine Empfehlung für den Geltungsbereich einer Betriebsuntersagung auf Gemeinschaftsebene und Auflagen, die zu erfüllen sind.

Prüft die Europäische Kommission, ob sie eine Entscheidung über ein Ersuchen nach Absatz 1 erlassen soll, so teilt sie dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber die wesentlichen Fakten und Erwägungen mit, die die Grundlage hierfür bilden. Dem betreffenden Luftfahrzeugbetreiber wird Gelegenheit gegeben, der Europäischen Kommission innerhalb von zehn Werktagen ab dem Datum der Mitteilung schriftlich Bemerkungen zu übermitteln».

In Bezug auf die Zulässigkeit

B.3.1. Die Nichtigkeitsklage wurde vom Ministerrat in Anwendung von Artikel 4 Absatz 1 Nr. 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof erhoben.

Dieser Artikel bestimmt, dass eine neue Frist von sechs Monaten für die Einreichung einer Klage auf Nichtigerklärung gewährt wird, wenn « der Verfassungsgerichtshof eine Norm für nichtig erklärt hat, die ganz oder teilweise denselben Gegenstand hatte und von einem anderen Gesetzgeber erlassen worden war als von demjenigen, der das Gesetz, das Dekret oder die in Artikel 134 der Verfassung erwähnte Regel verabschiedet hat. Die Frist läuft je nach Fall ab dem Datum der Notifizierung des durch den Verfassungsgerichtshof erlassenen Entscheids an den Premierminister oder an die Präsidenten der Regierungen».

B.3.2. In seinem Entscheid Nr. 33/2011 vom 2. März 2011 hat der Gerichtshof das Dekret der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 «zur Abänderung des REG-Dekrets vom 2. April 2004, was die Erweiterung auf Luftfahrttätigkeiten betrifft» für nichtig erklärt.

B.3.3. Artikel 20bis des Dekrets vom 2. April 2004 «zur Verringerung von Treibhausgasemissionen in der Flämischen Region durch die Förderung der rationellen Verwendung von Energie, die Verwendung erneuerbarer Energiequellen und die Anwendung von Flexibilitätsmechanismen im Sinne des Kyoto-Protokolls», eingefügt durch Artikel 4 des für nichtig erklärten Dekrets, bestimmte:

«Für das Jahr 2012 und den Zeitraum 2013-2020 wird die Verwaltungskontrolle des Luftfahrzeugbetreibers, der in die administrative Zuständigkeit Belgiens fällt, durch die Region, die die meisten vom Luftfahrzeugbetreiber im Bezugsjahr ausgestoßenen CO₂-Emissionen zugeordnet bekommt, ausgeübt.

Die Flämische Region bekommt für jeden Luftfahrzeugbetreiber die CO₂-Emissionen aller Flüge zugeordnet, die sich auf eine Luftverkehrstätigkeit, welche von der Flämischen Regierung näher festgelegt werden soll, beziehen und die

a) von einem im Gebiet der Flämischen Region gelegenen Flugplatz starten und

b) auf einem im Gebiet der Flämischen Region gelegenen Flugplatz landen, vorausgesetzt, dass diese Flüge nicht aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union kommen».

B.3.4. Die zwei Normen wurden von unterschiedlichen Gesetzgebern angenommen und regeln beide die Zuweisung der Verwaltungskontrolle über die verschiedenen Luftfahrzeugbetreiber, für die Belgien gemäß dem vorerwähnten Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG der Verwaltungsmitgliedstaat ist.

B.3.5. Die innerhalb der in Artikel 4 Absatz 1 Nr. 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 festgelegten Frist eingereichte Nichtigkeitsklage ist demnach zulässig.

Zur Hauptsache

B.4. Der einzige Klagegrund ist aus einem Verstoß gegen die Artikel 5, 39, 134 und 143 der Verfassung und die Artikel 2, 6 und 92bis des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in Verbindung mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und dem Grundsatz der föderalen Loyalität abgeleitet.

B.5.1. Artikel 6 § 1 II des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen bestimmt:

«was die Umwelt und die Wasserpolitik betrifft:

1. der Umweltschutz, insbesondere der Schutz des Bodens, des Untergrunds, des Wassers und der Luft gegen Verschmutzung und Schädigung, und die Lärmbekämpfung,

[...]».

B.5.2. Insofern sie nicht anders darüber entschieden haben, haben der Verfassungsgeber und der Sondergesetzgeber den Gemeinschaften und Regionen die uneingeschränkte Zuständigkeit zum Erlassen von Rechtsvorschriften, die den ihnen zugewiesenen Angelegenheiten eigen sind, erteilt.

Aufgrund des vorerwähnten Artikels 6 § 1 II sind die Regionen dafür zuständig, den verschiedenen Formen der Umweltverschmutzung vorzubeugen und sie zu bekämpfen; der Regionalgesetzgeber leitet aus Nr. 1 dieser Bestimmung die allgemeine Befugnis ab, die es ihm ermöglicht, das zu regeln, was den Umweltschutz betrifft, insbesondere den Schutz der Luft gegen Verschmutzung und Schädigung.

B.5.3. Aus den Vorarbeiten zum Sondergesetz vom 8. August 1980 geht hervor, dass die den Regionen zugewiesene Zuständigkeit für den Schutz der Luft unter anderem jene Angelegenheiten betrifft, die durch das Gesetz vom 28. Dezember 1964 über die Bekämpfung der Luftverschmutzung geregelt wurden (*Parl. Dok.*, Senat, 1979-1980, Nr. 434/1, S. 13).

Laut Artikel 2 des vorerwähnten Gesetzes vom 28. Dezember 1964 versteht man unter «Luftverschmutzung» «jedes Ausströmen in die Luft von gasförmigen, flüssigen oder festen Stoffen, die die menschliche Gesundheit gefährden, den Tieren und Pflanzen schaden oder Güter und Landschaften beschädigen können, ungeachtet ihres Ursprungs».

B.5.4. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Zuständigkeit der Regionen im Bereich des Schutzes der Luft die Zuständigkeit umfasst, Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der Luft zu ergreifen. Diese Zuständigkeit beschränkt sich nicht auf ortsfeste Anlagen, sondern betrifft alle Treibhausgasemissionen ungeachtet ihres Ursprungs. In Anbetracht der Auswirkungen der Treibhausgase auf die Umwelt und insbesondere auf das Klima können die Regionen demzufolge Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus der Luftverkehrstätigkeit ergreifen, sofern sie jedoch nicht über den Rahmen ihrer örtlichen Zuständigkeit hinausgehen.

B.6. Die Artikel 5, 39 und 134 der Verfassung in Verbindung mit den Artikeln 2 und 19 § 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen sowie mit den Artikeln 2 § 1 und 7 des Sondergesetzes vom 12. Januar 1989 über die Brüsseler Institutionen haben eine ausschließliche Verteilung der territorialen Zuständigkeiten eingeführt. Ein solches System setzt voraus, dass der Gegenstand einer jeden Regelung, die ein Regionalgesetzgeber erlässt, innerhalb seines Zuständigkeitsgebietes muss eingegrenzt werden können, so dass jedes konkrete Verhältnis und jede konkrete Situation durch einen einzigen Gesetzgeber geregelt wird.

B.7.1. Aus dem vorerwähnten Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG ergibt sich, dass Belgien der Verwaltungsmitgliedstaat ist für einerseits die Luftfahrzeugbetreiber, denen die zuständige belgische Behörde gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 «über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen» eine gültige Betriebsgenehmigung erteilt hat, und andererseits die anderen Luftfahrzeugbetreiber, bei denen der größte Teil der geschätzten Luftverkehrsemissionen der von ihnen im Bezugjahr durchgeführten Flüge diesem Mitgliedstaat zugeordnet werden kann.

B.7.2. Die Zuständigkeit eines Verwaltungsmitgliedstaats erstreckt sich auf alle Flüge der betreffenden Luftfahrzeugbetreiber, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, die sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union befinden.

B.8. Artikel 12/4 des Dekrets vom 10. November 2004, eingefügt durch Artikel 22 des angefochtenen Dekrets, bestimmt:

«Die Verwaltungsregion eines Luftfahrzeugbetreibers, von der Belgien der Verwaltungsmitgliedstaat ist, ist diejenige, der die höchsten Emissionen von Luftfahrzeugen, die durch diesen Luftfahrzeugbetreiber im Laufe des Basisjahrs ausgestoßen werden, zugeordnet werden.

Werden der Wallonischen Region für jeden Luftfahrzeugbetreiber die Emissionen aller Luftfahrzeuge zugeordnet:

1° die von einem wallonischen regionalen Flugplatz starten;

2° die aus einem Land kommend, das kein Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, auf einem wallonischen regionalen Flugplatz landen.

[...]».

B.9.1. Obwohl sich das in Artikel 12/4 des Dekrets vom 10. November 2004 enthaltene Kriterium zur Lokalisierung der Treibhausgasemissionen aus der Luftverkehrstätigkeit in der Wallonischen Region stark an jenes Kriterium anlehnt, das in Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG verwendet wird, um die Zuständigkeit für Luftfahrzeugbetreiber, die nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung eines Mitgliedstaats der Europäischen Union verfügen, für die Anwendung dieser Richtlinie einem bestimmten Mitgliedstaat der Europäischen Union zuzuweisen, soll geprüft werden, ob dieses Kriterium die ausschließliche Verteilung der territorialen Zuständigkeiten zwischen den Regionen und dem Föderalstaat beachtet.

Das in Artikel 12/4 des Dekrets vom 10. November 2004 verwendete Kriterium hat zur Folge, dass die Wallonische Region eine Zuständigkeit auf Emissionen auszuüben bezweckt, die nur sehr teilweise im Luftraum dieser Region ausgestoßen werden. Was die Flüge betrifft, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, welche sich in der Wallonischen Region befinden, werden unter anderen aufgrund der beschränkten Fläche dieser Region sowie des wenig entwickelten innerregionalen Luftverkehrs die Emissionen hauptsächlich im Luftraum außerhalb dieser Region erfolgen. Ein Teil dieser Emissionen wird im Luftraum der anderen Regionen oder im Luftraum über den belgischen Seegebieten, die zum territorialen Zuständigkeitsbereich der Föderalbehörde gehören, stattfinden. Ein noch größerer Teil der betreffenden Emissionen wird im Luftraum anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder außerhalb der Europäischen Union stattfinden. Aber auch Emissionen von Flügen, die den Luftraum der Wallonischen Region gar nicht benutzen, sind betroffen, weil das Prinzip, wonach es nur eine Verwaltungsregion pro Luftfahrzeugbetreiber geben darf, zur Folge hat, dass Emissionen bestimmter Flüge, die ausschließlich andere Regionen oder andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union betreffen, in den Anwendungsbereich der angefochtenen Regelung fallen, sobald diese Flüge von einem Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt werden, für den in Anwendung des betreffenden Kriteriums die Wallonische Region verantwortlich wäre.

Umgekehrt sind nicht alle Emissionen, die im Luftraum der Wallonischen Region stattfinden, betroffen. Sogar die überwiegende Mehrheit der betreffenden Emissionen entzieht sich dem Anwendungsbereich der angefochtenen Regelung, weil sie zwar von Flügen stammen, die auf Flugplätzen enden oder von Flugplätzen abgehen, die sich in der Wallonischen Region befinden, aber diese Flüge von Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt werden, für die andere Mitgliedstaaten oder andere Regionen als Verwaltungsstaat auftreten, oder weil sie von Flügen stammen, die von solchen Luftfahrzeugbetreibern ohne Landung in der Wallonischen Region durchgeführt werden.

B.9.2. Obwohl das bestrittene Kriterium eine starke Ähnlichkeit mit dem subsidiären Kriterium aufweist, das aus Gründen der Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Luftfahrzeugbetreiber durch die Richtlinie 2003/87/EG verwendet wird, um die Kontrolle über die Emissionen von Nicht-EU-Luftfahrzeugbetreibern dem einen oder anderen Mitgliedstaat zuzuteilen, ist es nicht geeignet, die Treibhausgasemissionen aus der Luftverkehrstätigkeit, für die Belgien aufgrund der vorerwähnten Richtlinie zuständig ist, innerhalb der territorialen Zuständigkeit der Wallonischen Region zu lokalisieren.

B.10. Der einzige Klagegrund ist insofern begründet. Die Artikel 18 bis 30 und 37 des angefochtenen Dekrets sowie dessen Artikel 38, insofern er auf diese Artikel Bezug nimmt, sind für nichtig zu erklären.

Die übrigen Teile des einzigen Klagegrunds brauchen nicht geprüft zu werden, da sie nicht zu einer weiter reichenden Nichtigerklärung führen könnten.

B.11.1. Aufgrund von Artikel 92*bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen können der Staat, die Gemeinschaften und die Regionen Zusammenarbeitsabkommen abschließen, die sich insbesondere auf die gemeinsame Gründung und Verwaltung gemeinschaftlicher Dienststellen und Einrichtungen, auf die gemeinsame Ausübung eigener Befugnisse oder auf die gemeinschaftliche Entwicklung von Initiativen beziehen. Darüber hinaus verfügen sie über andere Instrumente zur Gestaltung ihrer Zusammenarbeit.

B.11.2. In der Regel beinhaltet das Ausbleiben einer Zusammenarbeit in einer Angelegenheit, für die der Sondergesetzgeber keine Verpflichtung hierzu vorsieht, keinen Verstoß gegen die Regeln der Zuständigkeitsverteilung.

Im vorliegenden Fall sind die Zuständigkeiten des Föderalstaates und der Regionen aufgrund des Erfordernisses des europäischen Rechts, nur eine Verwaltungsbehörde pro Luftfahrzeugbetreiber zu bestimmen, einerseits und der hauptsächlich überregionalen Art der Emissionen, die durch in einer Region landende oder startende Flugzeuge während ihres gesamten Fluges verursacht werden, jedoch derart miteinander verflochten, dass sie nur noch in gemeinsamer Zusammenarbeit ausgeübt werden können. Ein Zusammenarbeitsabkommen zwischen dem Föderalstaat und den Regionen soll es übrigens ermöglichen, nach dem Vorbild der Richtlinie 2003/87/EG (Artikel 18b) nötigenfalls die zuständigen föderalen Luftfahrtbehörden an der Anwendung des Systems zu beteiligen.

B.12. Der Entscheid Nr. 33/2011 vom 2. März 2011, mit dem das Dekret der Flämischen Region vom 8. Mai 2009 «zur Abänderung des Dekrets vom 2. April 2004, was die Erweiterung auf Luftfahrttätigkeiten betrifft» für nichtig erklärt wurde, hat die Folgen der für nichtig erklärten Bestimmungen bis zum Inkrafttreten einer durch Zusammenarbeitsabkommen zwischen dem Föderalstaat und den Regionen festgelegten Regelung zur Ausführung der Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 «zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft» und spätestens bis zum 31. Dezember 2011 aufrechterhalten.

Der Gerichtshof stellt einerseits fest, dass ein solches Zusammenarbeitsabkommen noch nicht zustande gekommen ist. Die Wallonische Regierung hat andererseits durch Erlass vom 17. November 2011 die Treibhausgasemissionszertifikate, die den Luftfahrzeugbetreibern für das Jahr 2012 und für den Zeitraum 2013-2020 kostenlos zugeteilt werden, festgelegt (*Belgisches Staatsblatt*, 7. Dezember 2011). Damit insbesondere diesem Erlass nicht seine Rechtsgrundlage entzogen wird und damit vermieden wird, dass die Richtlinie 2008/201/EG in Erwartung des Abschlusses eines Zusammenarbeitsabkommens nicht weiter ausgeführt werden könnte, sind in Anwendung von Artikel 8 Absatz 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof die Folgen der für nichtig erklärten Bestimmungen in dem im Tenor angegebenen Sinne aufrechtzuerhalten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

- erklärt die Artikel 18 bis 30 und 37 sowie die Wortfolge «18 bis 30 und 37» in Artikel 38 des Dekrets der Wallonischen Region vom 6. Oktober 2010 «zur Abänderung des Dekrets vom 10. November 2004 zur Einführung eines Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten, zur Einrichtung eines wallonischen Kyoto-Fonds und über die Flexibilitätsmechanismen des Kyoto-Protokolls» für nichtig;

- erhält die Folgen der für nichtig erklärten Bestimmungen bis zum 31. Dezember 2011 aufrecht.

Verkündet in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 14. Juni 2012.

Der Kanzler,

F. Meersschant

Der Präsident,

R. Henneuse