

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2014/35429]

4 APRIL 2014. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 april 2012 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen voor vaste installaties en de inzet van flexibele mechanismen, voor wat betreft de uitbreiding tot luchtvaartactiviteiten

De Vlaamse Regering,

Gelet op de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, artikel 20;

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap overeenkomstig 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;

Gelet op het decreet van 28 juni 1982 betreffende de milieuvergunning, artikel 20, eerste lid, het laatst gewijzigd bij het decreet van 22 december 1993;

Gelet op het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, artikel 8.2.2, 3° en 6°, artikel 8.3.4, artikel 8.3.5, artikel 8.3.6 en artikel 8.5.2, ingevoegd bij het decreet van 14 februari 2014;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 20 april 2012 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen voor vaste installaties en de inzet van flexibele mechanismen;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 11 februari 2014;

Gelet op advies 55.493/1 van de Raad van State, gegeven op 26 maart 2014, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Overwegende verordening (EU) Nr. 1123/2013 van de Commissie van 8 november 2013 tot vaststelling van rechten op het gebruik van internationale kredieten overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad;

Overwegende het besluit van de Commissie van 18 december 2013 tot wijziging van de Besluiten 2010/2/EU en 2011/278/EU wat betreft de bedrijfstakken en deeltakken die worden geacht te zijn blootgesteld aan een significant CO₂-weglekrisico;

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

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. In het opschrift van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 april 2012 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen voor vaste installaties en de inzet van flexibele mechanismen wordt tussen de woorden “vaste installaties” en de woorden “en de inzet van flexibele mechanismen” het woord “, luchtvaartactiviteiten” ingevoegd.

Art. 2. In artikel 1 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° er wordt een punt 1°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt :

“1°/1 abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of abnormale omstandigheid CO₂-emissies : een omstandigheid die niet voorzien kan worden door de vliegtuigexploitant, die eenmalig of beperkend is in de tijd en tot gevolg heeft dat de monitoringmethodiek uit het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens of uit het goedgekeurde emissie-monitoringplan tijdelijk niet gevolgd kan worden;”;

2° er worden een punt 16°/1 en een punt 16°/2 ingevoegd, die luiden als volgt :

“16°/1 ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies : een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of een abnormale omstandigheid CO₂-emissies die tot gevolg heeft dat de monitoringmethodiek uit het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens of uit het goedgekeurde emissie-monitoringplan niet toegepast kan worden voor minstens een procent van de te bewaken tonkilometergegevens of van de te bewaken CO₂-emissies op jaarbasis;

16°/2 internationaalkredietrecht : het maximale aantal CER's of ERU's dat een exploitant of een vliegtuigexploitant kan inleveren of omruilen voor emissierechten;”;

3° er worden een punt 21°/1 en een punt 21°/2 ingevoegd, die luiden als volgt :

“21°/1 niet-ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of niet-ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies : een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of een abnormale omstandigheid CO₂-emissies die niet beantwoordt aan de definitie van ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of aan de definitie van ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies;

21°/2 niet-significante wijziging tonkilometergegevens of niet-significante wijziging CO₂-emissies : een wijziging die niet beantwoordt aan de definitie van significante wijziging tonkilometergegevens of aan de definitie van significante wijziging CO₂-emissies;”;

4° er wordt een punt 27°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt :

“27°/1 rapporteringsjaar : het kalenderjaar waarin CO₂-emissies bewaakt en gerapporteerd worden;”;

5° er worden een punt 30°/1, een punt 30°/2 en een punt 30°/3 ingevoegd, die luiden als volgt :

“30°/1 significante wijziging CO₂-emissies : een wijziging CO₂-emissies die betrekking heeft op een van de gevallen, vermeld in artikel 15, lid 4, a), van verordening nr. 601/2012 of die betrekking heeft op :

a) de ingebruikname van een nieuw generisch type van luchtvaartuig, met inbegrip van een nieuwe langdurige leasingoperatie;

b) een verandering van de radioroepnaam die gebruikt wordt voor luchtverkeersleidingsdoeleinden voor het geheel of een gedeelte van de vloot van een vliegtuigexploitant;

c) een verandering in de status van de geleverde luchtvervoersdienst van niet-commercieel naar commercieel of omgekeerd;

d) een verandering in de gebruikte gegevensbronnen om de gegevens van de getankte brandstof of van de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig, of om een verandering in de methoden voor het doorsturen, bewaren en ophalen van die gegevens te bepalen;

e) een verandering in de gebruikte methode om de dichtheid van de brandstof voor een bepaald type van luchtvaartuig te bepalen;

f) een verandering in de procedures die de methodiek beïnvloeden voor de registratie, bewerking en borging van de gegevens met het oog op de rapportering van de CO₂-emissies;

30°/2 significante wijziging tonkilometergegevens : een wijziging tonkilometergegevens die betrekking heeft op een van de gevallen, vermeld in artikel 15, lid 4, b), van verordening nr. 601/2012, of die betrekking heeft op :

a) de ingebruikname van een nieuw generisch type van luchtvaartuig, met inbegrip van een nieuwe langdurige leasingoperatie;

b) een verandering van de radioroepnaam die gebruikt wordt voor luchtverkeersleidingsdoeleinden voor het geheel of een gedeelte van de vloot van een vliegtuigexploitant;

c) een verandering in de toegepaste methode of de procedures om de passagiersmassa, met inbegrip van de bagage, te bepalen;

d) een verandering in de toegepaste methode of de procedures om de massa aan vervoerde vracht of post te bepalen;

e) een verandering in de procedures die de methodiek beïnvloeden voor de registratie, bewerking en borging van de gegevens met het oog op de rapportering van de tonkilometergegevens;

30°/3 stopzetting van een luchtvaartactiviteit : de toestand waarbij een vliegtuigexploitant gedurende minstens een kalenderjaar geen luchtvaartactiviteit meer uitoefent;";

6° er wordt een punt 32°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt :

"32°/1 TKM-toezichtjaar : het kalenderjaar dat vierentwintig maanden voor het begin van de periode afloopt, of voor de periode die loopt van 1 januari tot en met 31 december 2012, het jaar 2010;";

7° er wordt een punt 38°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt :

"38°/1 verbeteringsverslag : het verslag, vermeld in artikel 69, lid 1, van verordening nr. 601/2012;";

8° er worden een punt 40°/1 en een punt 40°/2 ingevoegd, die luiden als volgt :

"40°/1 verordening nr. 601/2012 : verordening (EU) Nr. 601/2012 van de Commissie van 21 juni 2012 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad;

40°/2 verordening nr. 1123/2013 : verordening (EU) Nr. 1123/2013 van de Commissie van 8 november 2013 tot vaststelling van rechten op het gebruik van internationale kredieten overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad;";

9° er wordt een punt 44° ingevoegd, dat luidt als volgt :

"44° wijziging tonkilometergegevens of wijziging CO₂-emissies : een wijziging van de inhoud of achterliggende procedures van het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens of van het goedgekeurde emissie-monitoringplan die niet tijdelijk is en betrekking heeft op de monitoringmethodiek of op de regels en procedures voor het verkrijgen, verwerken, registreren, rapporteren of borgen van de kwaliteit van de gegevens met het oog op de rapportering van tonkilometergegevens of de rapportering van CO₂-emissies;";

10° er wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De definities, vermeld in het eerste lid, 1°/1, 16°/1, 16°/2, 21°/1, 21°/2, 27°/1, 30°/1, 30°/2, 30°/3, 32°/1, 38°/1, 40°/1, 40°/2 en 44°, zijn alleen van toepassing op luchtvaartactiviteiten."

Art. 3. In het opschrift van hoofdstuk 3 van hetzelfde besluit worden tussen het woord "emissierechten" en het woord "tijdens" de woorden "aan BKG-inrichtingen" ingevoegd.

Art. 4. Aan het opschrift van hoofdstuk 5 van hetzelfde besluit worden de woorden "voor BKG-installaties" toegevoegd.

Art. 5. In het opschrift van hoofdstuk 6 van hetzelfde besluit worden tussen het woord "emissierechten" en het woord "tijdens" de woorden "aan BKG-installaties" ingevoegd.

Art. 6. Aan artikel 30, § 2, van hetzelfde besluit wordt een punt 6° toegevoegd, dat luidt als volgt :

"6° het voorlopige initiële internationaalkredietrecht voor de BKG-installatie voor de periode van 2008 tot 2020, vastgesteld conform artikel 66, § 1, eerste lid, alsook de indeling van de BKG-installatie als :

a) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 1, van verordening nr. 1123/2013;

b) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 2, van verordening nr. 1123/2013;

c) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 3, van verordening nr. 1123/2013;

d) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 4, van verordening nr. 1123/2013."

Art. 7. Aan artikel 32, § 2, van hetzelfde besluit wordt een punt 6° toegevoegd, dat luidt als volgt :

"6° het definitieve initiële internationaalkredietrecht voor de BKG-installatie voor de periode van 2008 tot 2020, vastgesteld conform artikel 66, § 1, eerste lid, alsook de indeling van de BKG-installatie als :

a) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 1, van verordening nr. 1123/2013;

b) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 2, van verordening nr. 1123/2013;

c) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 3, van verordening nr. 1123/2013;

d) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 4, van verordening nr. 1123/2013."

Art. 8. Aan artikel 39, § 2, van hetzelfde besluit wordt een punt 7° toegevoegd, dat luidt als volgt :

“7° het voorlopige internationaalkredietrecht voor de BKG-installatie voor de periode van 2008 tot 2020, vastgesteld conform artikel 66, § 1, eerste lid, alsook de indeling van de BKG-installatie als :

- a) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 1, van verordening nr. 1123/2013;
- b) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 2, van verordening nr. 1123/2013;
- c) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 3, van verordening nr. 1123/2013;
- d) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 4, van verordening nr. 1123/2013.”.

Art. 9. Aan artikel 41, § 2, van hetzelfde besluit wordt een punt 7° toegevoegd, dat luidt als volgt :

“7° het definitieve internationaalkredietrecht voor de BKG-installatie voor de periode van 2008 tot 2020, vastgesteld conform artikel 66, § 1, eerste lid, alsook de indeling van de BKG-installatie als :

- a) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 1, van verordening nr. 1123/2013;
- b) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 2, van verordening nr. 1123/2013;
- c) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 3, van verordening nr. 1123/2013;
- d) een BKG-installatie als vermeld in artikel 1, lid 4, van verordening nr. 1123/2013.”.

Art. 10. In hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2013, wordt een hoofdstuk 6/1, dat bestaat uit artikel 56/1 tot en met 56/39, ingevoegd, dat luidt als volgt :

“HOOFDSTUK 6/1. – *Luchtvaartactiviteiten*

Afdeling 1. — Algemene bepaling

Art. 56/1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op het toewijzen, het verlenen en het inleveren van emissierechten en op het bewaken en rapporteren van tonkilometergegevens en CO₂-emissies voor luchtvaartactiviteiten.

Afdeling 2. — Het monitoringplan tonkilometergegevens, het rapport tonkilometergegevens en de bijzondere reserve

Onderafdeling 1. — Het monitoringplan tonkilometergegevens

Art. 56/2. § 1. De vliegtuigexploitant die in aanmerking wil komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten voor de periode, dient bij de bevoegde autoriteit een monitoringplan tonkilometergegevens in voor het TKM-toezichtjaar van de betreffende periode. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat.

In afwijking van het eerste lid dient de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft en in aanmerking wil komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten voor de periode, bij de luchthavenbeheerder een monitoringplan tonkilometergegevens in voor het TKM-toezichtjaar van de betreffende periode. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat. De luchthavenbeheerder bezorgt het monitoringplan tonkilometergegevens onverwijld aan de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook aan de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens. De termijn van vier maanden, vermeld in artikel 8.3.4, § 1, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, begint te lopen vanaf de datum van de elektronische bevestiging van de ontvangst van het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens door de bevoegde autoriteit.

In afwijking van het eerste lid stuurt de bevoegde autoriteit de bevestiging van de ontvangst van het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens voor de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, op elektronische wijze naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze op haar beurt onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant. De termijn van vier maanden, vermeld in artikel 8.3.4, § 1, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, begint te lopen vanaf de datum van de elektronische bevestiging van de ontvangst van het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens door de bevoegde autoriteit.

§ 3. De bevoegde autoriteit bezorgt het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens onverwijld aan het verificatiebureau. Het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens wordt geverifieerd door het verificatiebureau.

Art. 56/3. Het monitoringplan tonkilometergegevens beschrijft de berekening van de omvang van de luchtvaartactiviteit in tonkilometers aan de hand van de volgende formule :

tonkilometers = afstand x vracht, waarbij :

1° afstand : de orthodromische afstand tussen het luchtvaartterrein van vertrek en het luchtvaartterrein van aankomst, plus een extra vaste component van 95 km;

2° vracht : de totale massa aan vracht, post en passagiers die wordt vervoerd.

Voor de berekening van de vracht, vermeld in het eerste lid, 2° :

1° is het aantal passagiers het aantal personen aan boord, exclusief bemanningsleden;

2° mag een vliegtuigexploitant in zijn documentatie over massa en zwaartepunt voor de desbetreffende vluchten naar keuze de werkelijke massa's of standaardmassa's voor passagiers en geregistreeerde bagage gebruiken, of een standaardwaarde van 100 kilogram voor iedere passagier en zijn geregistreeerde bagage.

Art. 56/4. Het verificatiebureau kan verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van zijn luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens, zodat er tussen de vliegtuigexploitant en de verificateur overeenstemming kan worden bereikt over het monitoringplan tonkilometergegevens.

Uiterlijk drie maanden na de datum waarop de bevoegde autoriteit elektronisch bevestigd heeft dat ze het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens heeft ontvangen, bezorgt het verificatiebureau een advies over de goedkeuring van het ingediende monitoringplan tonkilometergegevens aan de bevoegde autoriteit. Als de vliegtuigexploitant en het verificatiebureau overeenstemming hebben bereikt over het monitoringplan tonkilometergegevens, bezorgt het verificatiebureau het als bevredigend geverifieerde monitoringplan tonkilometergegevens samen met het advies aan de bevoegde autoriteit.

Art. 56/5. § 1. Binnen een maand vanaf de datum van de ontvangst van het geverifieerde monitoringplan tonkilometergegevens en het advies keurt de bevoegde autoriteit het geverifieerde monitoringplan tonkilometergegevens al dan niet goed, enerzijds op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies en anderzijds op basis van de criteria, vermeld in verordening nr. 601/2012.

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

§ 3. De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant op elektronische wijze op de hoogte van de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het monitoringplan tonkilometergegevens. In voorkomend geval bezorgt de bevoegde autoriteit het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens op elektronische wijze aan de vliegtuigexploitant. Het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens is geldig voor één kalenderjaar.

Als de vliegtuigexploitant als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, stuurt de bevoegde autoriteit de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het monitoringplan tonkilometergegevens en, in voorkomend geval, het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

§ 4. De bevoegde autoriteit bezorgt de goedgekeurde monitoringplannen tonkilometergegevens ter bekrachtiging aan de nationale klimaatcommissie.

Art. 56/6. De Vlaamse minister stelt de sjabloon en de toelichting vast voor het monitoringplan tonkilometergegevens dat de vliegtuigexploitant moet indienen.

De Vlaamse minister kan nadere regels bepalen voor de indiening van het monitoringplan tonkilometergegevens.

Onderafdeling 2. — Het rapport tonkilometergegevens

Art. 56/7. § 1. De vliegtuigexploitant die in aanmerking wil komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten, dient uiterlijk eenentwintig maanden voor de aanvang van de periode bij de bevoegde autoriteit een geverifieerd rapport tonkilometergegevens, samen met het verificatierapport, in voor het TKM-toezichtjaar. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat.

In afwijking van het eerste lid dient de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft en in aanmerking wil komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten, uiterlijk eenentwintig maanden voor de aanvang van de periode bij de luchthavenbeheerder een geverifieerd rapport tonkilometergegevens, samen met het verificatierapport, in voor het TKM-toezichtjaar. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat. De luchthavenbeheerder bezorgt het rapport tonkilometergegevens, samen met het verificatierapport, onverwijld aan de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook aan de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van het ingediende rapport tonkilometergegevens.

In afwijking van het eerste lid stuurt de bevoegde autoriteit de bevestiging van de ontvangst van het ingediende rapport tonkilometergegevens voor de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, op elektronische wijze naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze op haar beurt onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

Art. 56/8. In het rapport tonkilometergegevens worden de tonkilometergegevens bewaakt in overeenstemming met het conform artikel 56/5 goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens. Het rapport tonkilometergegevens kan alleen betrekking hebben op de periode waarvoor de vliegtuigexploitant beschikt over een conform artikel 56/5 goedgekeurd monitoringplan tonkilometergegevens.

De vliegtuigexploitant neemt in het rapport tonkilometergegevens minstens de volgende informatie op :

1° de gegevens om de vliegtuigexploitant te identificeren, waaronder :

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

2° de tonkilometergegevens :

- a) het aantal vluchten per luchtvaartterreincombinatie;
- b) het aantal passagierskilometers per luchtvaartterreincombinatie;
- c) het aantal tonkilometers per luchtvaartterreincombinatie;
- d) de gekozen methode voor de berekening van de massa van passagiers en geregistreerde bagage;
- e) het totale aantal tonkilometers voor alle vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het TKM-toezichtjaar en die vallen onder de luchtvaartactiviteiten, waarvoor hij de vliegtuigexploitant is.

In het tweede lid, 2°, wordt verstaan onder luchtvaartterreincombinatie : de combinatie van het luchtvaartterrein van vertrek en het luchtvaartterrein van aankomst.

Art. 56/9. § 1. De bevoegde autoriteit controleert of de ingediende rapporten tonkilometergegevens voldoen aan de bepalingen van verordening nr. 600/2012 en verordening nr. 601/2012. Het controleproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende rapport tonkilometergegevens. De bevoegde autoriteit aanvaardt alleen rapporten tonkilometergegevens die voldoen aan de bepalingen van verordening nr. 600/2012 en verordening nr. 601/2012.

§ 2. De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant op elektronische wijze op de hoogte van de beslissing over het al of niet aanvaarden van het rapport tonkilometergegevens.

Als de vliegtuigexploitant als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, stuurt de bevoegde autoriteit de beslissing over het al of niet aanvaarden van het rapport tonkilometergegevens naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

§ 3. Negentien maanden voor de aanvang van de periode bezorgt de bevoegde autoriteit de ontvangen en aanvaarde rapporten tonkilometergegevens aan de nationale klimaatcommissie, die ze op haar beurt aan de Europese Commissie bezorgt.

Art. 56/10. De Vlaamse minister stelt de sjabloon en de toelichting vast voor het rapport tonkilometergegevens dat de vliegtuigexploitant moet indienen.

De Vlaamse minister kan de sjabloon van het verificatierapport vaststellen en kan nadere regels bepalen voor de indiening van het rapport tonkilometergegevens.

Onderafdeling 3. — Bijzondere reserve

Art. 56/11. § 1. De vliegtuigexploitant die in aanmerking wil komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve voor de periode, dient conform artikel 8.3.5, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid uiterlijk op 30 juni van het derde jaar van de periode op elektronische wijze een aanvraag in bij de bevoegde autoriteit.

In afwijking van het eerste lid dient de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft en in aanmerking wil komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve voor de periode, conform artikel 8.3.5, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid uiterlijk op 30 juni van het derde jaar van de periode op elektronische wijze een aanvraag tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve in bij de luchthavenbeheerder. De luchthavenbeheerder bezorgt de aanvraag tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve onverwijld aan de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook aan de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van de ingediende aanvraag tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve.

In afwijking van het eerste lid stuurt de bevoegde autoriteit de bevestiging van de ontvangst van de ingediende aanvraag tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve voor de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, op elektronische wijze naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze op haar beurt onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

Art. 56/12. De aanvraag, vermeld in artikel 56/11, bevat minstens de volgende elementen :

1° een geverifieerd rapport tonkilometergegevens voor het tweede jaar van de periode, zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat, met inbegrip van het verificatierapport;

2° de bewijzen waaruit blijkt dat de vliegtuigexploitant voldoet aan de criteria, vermeld in artikel 8.3.5, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, alsook de bewijzen van alle contractuele en organisatorische relaties met andere vliegtuigexploitanten;

3° voor de vliegtuigexploitanten, vermeld in artikel 8.3.5, § 2, eerste lid, 2°, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, bevat het verzoek ook :

a) de procentuele stijging van het aantal door de vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers tussen het jaar waarvoor een rapport tonkilometergegevens is ingediend conform artikel 56/7, en het tweede jaar van de periode;

b) de absolute groei van het aantal door de vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers tussen het jaar waarvoor conform artikel 56/7 een rapport tonkilometergegevens is ingediend voor de periode, en het tweede jaar van de periode;

c) de absolute groei boven het percentage, vermeld in artikel 8.3.5, § 2, eerste lid, 2°, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, van het aantal door de vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers tussen het jaar waarvoor conform artikel 56/7 een rapport tonkilometergegevens is ingediend voor de periode, en het tweede jaar van de periode.

De Vlaamse minister kan nadere regels bepalen voor de bewijslast die de vliegtuigexploitant moet leveren.

Art. 56/13. § 1. Binnen drie maanden na de datum waarop de bevoegde autoriteit elektronisch bevestigd heeft dat ze de ingediende aanvraag tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve heeft ontvangen, controleert en beslist de bevoegde autoriteit of de aanvraag voldoet aan de bepalingen van verordening nr. 600/2012 en verordening nr. 601/2012 en aan de toekenningscriteria voor vliegtuigexploitanten, vermeld in artikel 8.3.5, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid. Het controleproces kan resulteren in aanpassingen aan de ingediende aanvraag tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve.

Bij de beoordeling houdt de bevoegde autoriteit rekening met de gedetailleerde voorschriften voor de werking van de bijzondere reserve, onder meer voor de toetsing van de naleving van de toekenningscriteria, vermeld in artikel 8.3.5, § 2, van het voormelde decreet, die de Europese Commissie conform artikel 3septies, § 9, van de richtlijn kan nemen.

§ 2. De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant op elektronische wijze op de hoogte van de beslissing over het al of niet aanvaarden van de aanvraag tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve.

Als de vliegtuigexploitant als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, stuurt de bevoegde autoriteit de beslissing over het al of niet aanvaarden van de aanvraag tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

§ 3. De bevoegde autoriteit bezorgt de ontvangen en aanvaarde aanvragen tot kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve uiterlijk op 30 september van het derde jaar van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft aan de nationale klimaatcommissie, die ze op haar beurt aan de Europese Commissie bezorgt.

Afdeling 3. — Het emissie-monitoringplan en het emissieverlag

Onderafdeling 1. — Algemene bepaling

Art. 56/14. Vliegtuigexploitanten moeten jaarlijks alle CO₂-emissies van hun luchtvaartactiviteiten bewaken en rapporteren conform het goedgekeurde emissie-monitoringplan, vermeld in artikel 56/18 of artikel 56/23 van dit besluit. In het emissie-monitoringplan worden de CO₂-emissies bewaakt aan de hand van een van de methoden, vermeld in verordening nr. 601/2012.

Onderafdeling 2. — Het emissie-monitoringplan

Art. 56/15. Conform artikel 8.3.6, § 1, tweede lid, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid moet de vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 december 2012 en beschikt over een geldige Belgische exploitatievergunning, op het moment van de aanvang van de luchtvaartactiviteit beschikken over een goedgekeurd emissie-monitoringplan.

De vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 december 2012 en niet beschikt over een geldige Belgische exploitatievergunning, moet uiterlijk zes maanden na de datum van de publicatie van de lijst van vliegtuigexploitanten door de Europese Commissie, vermeld in artikel 18bis, derde lid, van de richtlijn, waarop de vliegtuigexploitant vermeld staat, beschikken over een goedgekeurd emissie-monitoringplan.

Art. 56/16. § 1. De vliegtuigexploitant dient bij de bevoegde autoriteit een emissie-monitoringplan in. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat.

In afwijking van het eerste lid dient de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft, een emissie-monitoringplan in bij de luchthavenbeheerder. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat. De luchthavenbeheerder bezorgt het emissie-monitoringplan onverwijld aan de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook aan de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van het ingediende emissie-monitoringplan. De termijn van vier maanden, vermeld in artikel 8.3.6, § 1, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, begint te lopen vanaf de datum van de elektronische bevestiging van de ontvangst van het ingediende emissie-monitoringplan door de bevoegde autoriteit.

In afwijking van het eerste lid stuurt de bevoegde autoriteit de bevestiging van de ontvangst van het ingediende emissie-monitoringplan voor de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, op elektronische wijze naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze op haar beurt onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant. De termijn van vier maanden, vermeld in artikel 8.3.6, § 1, van het voormelde decreet, begint te lopen vanaf de datum van de elektronische bevestiging van de ontvangst van het ingediende emissie-monitoringplan door de bevoegde autoriteit.

§ 3. De bevoegde autoriteit bezorgt het ingediende emissie-monitoringplan onverwijld aan het verificatiebureau. Het ingediende emissie-monitoringplan wordt geverifieerd door het verificatiebureau.

Art. 56/17. Het verificatiebureau kan verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van zijn luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende emissie-monitoringplan, zodat er tussen de vliegtuigexploitant en de verificateur overeenstemming kan worden bereikt over het emissie-monitoringplan.

Uiterlijk drie maanden na de datum waarop de bevoegde autoriteit elektronisch bevestigd heeft dat ze het ingediende emissie-monitoringplan heeft ontvangen, bezorgt het verificatiebureau een advies over de goedkeuring van het ingediende emissie-monitoringplan aan de bevoegde autoriteit. Als de vliegtuigexploitant en het verificatiebureau overeenstemming hebben bereikt over het emissie-monitoringplan, bezorgt het verificatiebureau het als bevestigend geverifieerde emissie-monitoringplan, samen met het advies, aan de bevoegde autoriteit.

Art. 56/18. § 1. Binnen een maand vanaf de datum van de ontvangst van het geverifieerde emissie-monitoringplan en het advies keurt de bevoegde autoriteit het geverifieerde emissie-monitoringplan al dan niet goed, enerzijds op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies en anderzijds op basis van de criteria, vermeld in verordening nr. 601/2012.

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

§ 3. De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant op elektronische wijze op de hoogte van de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het emissie-monitoringplan. In voorkomend geval bezorgt de bevoegde autoriteit het goedgekeurde emissie-monitoringplan op elektronische wijze aan de vliegtuigexploitant. Het goedgekeurde emissie-monitoringplan is geldig voor één kalenderjaar.

Als de vliegtuigexploitant als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, stuurt de bevoegde autoriteit de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het emissie-monitoringplan en, in voorkomend geval, het goedgekeurde emissie-monitoringplan naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

Art. 56/19. De Vlaamse minister stelt de sjabloon en de toelichting vast voor het emissie monitoringplan dat de vliegtuigexploitant moet indienen.

De Vlaamse minister kan nadere regels bepalen voor de indiening van het emissie monitoringplan.

Onderafdeling 3. — Actualisering van het emissie monitoringplan

Art. 56/20. Het emissie monitoringplan moet jaarlijks geactualiseerd worden. De vliegtuigexploitant moet op het einde van het kalenderjaar *n* alle goedgekeurde significante wijzigingen CO₂-emissies en alle niet-significante wijzigingen CO₂-emissies tijdens het kalenderjaar *n* verwerken in het goedgekeurde emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*, dat resulteert in een voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1.

Art. 56/21. § 1. De vliegtuigexploitant dient bij de bevoegde autoriteit het voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 in. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat, als het logboek wijzigingen CO₂-emissies van het kalenderjaar *n* conform artikel 16, lid 3, van verordening nr. 601/2012, als een kopie van het rapport inzake interne toetsing en validatie van gegevens als vermeld in artikel 62 van verordening nr. 601/2012.

In afwijking van het eerste lid dient de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft, bij de luchthavenbeheerder het voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 in. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat, als het logboek wijzigingen CO₂-emissies van het kalenderjaar *n* conform artikel 16, lid 3, van verordening nr. 601/2012, als een kopie van het rapport inzake interne toetsing en validatie van gegevens als vermeld in artikel 62 van verordening nr. 601/2012. De luchthavenbeheerder bezorgt het voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 onverwijld aan de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook aan de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van het ingediende voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1. Een termijn van twee maanden voor verificatie en, in voorkomend geval, voor goedkeuring begint te lopen vanaf de datum van de elektronische bevestiging van de ontvangst van het ingediende voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 door de bevoegde autoriteit.

In afwijking van het eerste lid stuurt de bevoegde autoriteit de bevestiging van de ontvangst van het ingediende voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 voor de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, op elektronische wijze naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze op haar beurt onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant. Een termijn van twee maanden voor verificatie en, in voorkomend geval, voor goedkeuring begint te lopen vanaf de datum van de elektronische bevestiging van de ontvangst van het ingediende voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 door de bevoegde autoriteit.

§ 3. De bevoegde autoriteit bezorgt het ingediende voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1, het logboek wijzigingen CO₂-emissies en, in voorkomend geval, het rapport inzake interne toetsing en validatie van gegevens als vermeld in artikel 62 van verordening nr. 601/2012 onverwijld aan het verificatiebureau. Het ingediende voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 wordt geverifieerd door het verificatiebureau.

Art. 56/22. Het verificatiebureau kan verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van zijn luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1, zodat er tussen de vliegtuigexploitant en de verificateur overeenstemming kan worden bereikt over het voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1.

Uiterlijk een maand na de datum waarop de bevoegde autoriteit elektronisch bevestigd heeft dat ze het ingediende voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 heeft ontvangen, bezorgt het verificatiebureau een advies over de goedkeuring van het voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 aan de bevoegde autoriteit. Als de vliegtuigexploitant en het verificatiebureau overeenstemming hebben bereikt over het voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1, bezorgt het verificatiebureau het als bevredigend geverifieerde voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1, samen met het advies, aan de bevoegde autoriteit.

Art. 56/23. § 1. Binnen een maand vanaf de datum van de ontvangst van het geverifieerde voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 en het advies keurt de bevoegde autoriteit het geverifieerde voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 al dan niet goed, enerzijds op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies en anderzijds op basis van de criteria, vermeld in verordening nr. 601/2012.

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

§ 3. De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant op elektronische wijze op de hoogte van de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1. In voorkomend geval bezorgt de bevoegde autoriteit op elektronische wijze het goedgekeurde emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 aan de vliegtuigexploitant. Het goedgekeurde monitoringplan is geldig voor één kalenderjaar.

Als de vliegtuigexploitant als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, stuurt de bevoegde autoriteit de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het voorstel van emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 en, in voorkomend geval, het goedgekeurde emissie monitoringplan voor het kalenderjaar *n*+1 naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

Onderafdeling 4. — Het emissie verslag

Art. 56/24. § 1. De vliegtuigexploitant dient elk jaar uiterlijk op de tweede donderdag van de maand maart een als bevredigend geverifieerd emissie verslag, samen met het verificatierapport, in bij de bevoegde autoriteit. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat.

In afwijking van het eerste lid dient de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft, elk jaar uiterlijk op de tweede donderdag van de maand maart een als bevredigend geïntegreerd emissieverslag, samen met het verificatierapport, in bij de luchthavenbeheerder. De indiening verloopt op elektronische wijze en bevat zowel een ondertekende versie in pdf-formaat als een versie in Excel-formaat. De luchthavenbeheerder bezorgt het als bevredigend geïntegreerd emissieverslag, samen met het verificatierapport, onverwijld aan de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook aan de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van het ingediende emissieverslag.

In afwijking van het eerste lid stuurt de bevoegde autoriteit de bevestiging van de ontvangst van het ingediende emissieverslag voor de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, op elektronische wijze naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze op haar beurt onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

Art. 56/25. In het emissieverslag worden gegevens opgenomen die worden bewaakt conform het goedgekeurde emissie-monitoringplan, vermeld in artikel 56/18 of artikel 56/23, of de wijzigingen die conform artikel 56/31 goedgekeurd zijn. Het emissieverslag bevat alle CO₂-emissies, uitgestoten tijdens het voorgaande kalenderjaar ten gevolge van de luchtvaartactiviteiten die de vliegtuigexploitant heeft uitgevoerd.

De vliegtuigexploitant neemt minstens de volgende informatie op :

1° gegevens om de vliegtuigexploitant te identificeren, waaronder :

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

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

- a) het brandstofverbruik;
- b) de emissiefactor;
- c) het totaal van de cumulatieve emissies van alle vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringsjaar en die vallen onder de luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de vliegtuigexploitant is;
- d) de cumulatieve emissies van :

1) alle vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringsjaar en die vallen onder de luchtvaartactiviteiten, waarvoor hij de vliegtuigexploitant is, en die zijn vertrokken van een luchtvaartterrein op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is, en die zijn aangekomen op een luchtvaartterrein op het grondgebied van dezelfde lidstaat waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is;

2) alle andere vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringsjaar en die vallen onder de luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de vliegtuigexploitant is;

e) de cumulatieve emissies van alle vluchten die zijn uitgevoerd tijdens het rapporteringsjaar en die vallen onder de luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de vliegtuigexploitant is, en die aan de twee volgende voorwaarden voldoen :

1) ze zijn vertrokken vanuit elke lidstaat waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is;

2) ze zijn aangekomen in elke lidstaat waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is vanuit een derde land;

f) onzekerheid.

Art. 56/26. § 1. De bevoegde autoriteit controleert en keurt emissieverslagen goed die voldoen aan de bepalingen van verordening nr. 600/2012 en verordening 601/2012. Het controleproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende emissieverslag.

§ 2. Als het ingediende geïntegreerde emissieverslag niet alle CO₂-emissies van het rapporteringsjaar bevat, kan de bevoegde autoriteit een alternatief emissiecijfer bepalen op basis van instrumenten, geïmplementeerd door Eurocontrol en goedgekeurd door de Europese Commissie, of op basis van de beste beschikbare informatie. Daarbij kunnen correctiefactoren worden toegepast om mogelijke onnauwkeurigheden in de modelleermethoden te compenseren.

§ 3. Als de vliegtuigexploitant uiterlijk op 31 maart van elk kalenderjaar geen als bevredigend geïntegreerd emissieverslag indient, bepaalt de bevoegde autoriteit een alternatief emissiecijfer op basis van instrumenten, geïmplementeerd door Eurocontrol en goedgekeurd door de Europese Commissie, of op basis van de beste beschikbare informatie. Daarbij kunnen correctiefactoren worden toegepast om mogelijke onnauwkeurigheden in de modelleermethoden te compenseren.

§ 4. De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant elektronisch op de hoogte van het conform paragraaf 1 goedgekeurde emissieverslag dan wel van het conform paragraaf 2 of 3 vastgestelde alternatieve emissiecijfer.

Als de vliegtuigexploitant als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, stuurt de bevoegde autoriteit de communicatie, vermeld in het eerste lid, naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

§ 5. De bevoegde autoriteit bezorgt elk kalenderjaar vóór 1 mei de CO₂-emissies van het voorgaande kalenderjaar, vermeld in de conform paragraaf 1 goedgekeurde emissieverslagen, en, in voorkomend geval, de conform paragraaf 2 of 3 vastgestelde alternatieve emissiecijfers aan de nationale klimaatcommissie.

Art. 56/27. De Vlaamse minister stelt de sjabloon en de toelichting vast voor het emissieverslag dat de vliegtuigexploitant moet indienen.

De Vlaamse minister kan de sjabloon van het verificatierapport vaststellen en kan nadere regels bepalen voor de indiening van het emissieverslag.

Afdeling 4. — Wijziging tonkilometergegevens of wijziging CO₂-emissies

Art. 56/28. Overeenkomstig artikel 16 van verordening 601/2012 moet een vliegtuigexploitant elke wijziging tonkilometergegevens of elke wijziging CO₂-emissies registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens of in het logboek wijzigingen CO₂-emissies.

Elke significante wijziging tonkilometergegevens met betrekking tot het TKM-toezichtjaar en elke significante wijziging CO₂-emissies moeten door de vliegtuigexploitant gemeld en ter goedkeuring worden voorgelegd vanaf het moment dat hij er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen.

Art. 56/29. § 1. De vliegtuigexploitant stuurt op elektronische wijze het volledig ingevulde meldingsformulier van een significante wijziging tonkilometergegevens of het volledig ingevulde meldingsformulier van een significante wijziging CO₂-emissies, samen met het voorstel van de significante wijziging en, in voorkomend geval, het voorstel van de aanpassing van het monitoringplan tonkilometergegevens of het voorstel van de aanpassing van het emissie-monitoringplan, naar de bevoegde autoriteit.

In afwijking van het eerste lid stuurt de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft, het volledig ingevulde meldingsformulier van een significante wijziging tonkilometergegevens of het volledig ingevulde meldingsformulier van een significante wijziging CO₂-emissies, samen met het voorstel van de significante wijziging en, in voorkomend geval, het voorstel van de aanpassing van het monitoringplan tonkilometergegevens of het voorstel van de aanpassing van het emissie-monitoringplan, op elektronische wijze naar de luchthavenbeheerder. De luchthavenbeheerder stuurt het onverwijld door naar de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook aan de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van het meldingsformulier van de significante wijziging tonkilometergegevens of het meldingsformulier van de significante wijziging CO₂-emissies.

In afwijking van het eerste lid stuurt de bevoegde autoriteit de bevestiging van de ontvangst van het meldingsformulier van de significante wijziging tonkilometergegevens of het meldingsformulier van de significante wijziging CO₂-emissies voor de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, op elektronische wijze naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze op haar beurt onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

§ 3. De bevoegde autoriteit bezorgt het meldingsformulier van de significante wijziging tonkilometergegevens of het meldingsformulier van de significante wijziging CO₂-emissies onverwijld aan het verificatiebureau. Het meldingsformulier van de significante wijziging tonkilometergegevens of het meldingsformulier van de significante wijziging CO₂-emissies wordt geverifieerd door het verificatiebureau.

Art. 56/30. Het verificatiebureau kan verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van zijn luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende voorstel van de significante wijziging tonkilometergegevens of het ingediende voorstel van de significante wijziging CO₂-emissies.

Het verificatiebureau bezorgt een advies over de goedkeuring van het voorstel van de significante wijziging tonkilometergegevens of het voorstel van de significante wijziging CO₂-emissies aan de bevoegde autoriteit. Als de vliegtuigexploitant en het verificatiebureau overeenstemming hebben bereikt over het voorstel van de significante wijziging tonkilometergegevens of het voorstel van de significante wijziging CO₂-emissies, bezorgt het verificatiebureau de als bevredigend geverifieerde significante wijziging tonkilometergegevens of de als bevredigend geverifieerde significante wijziging CO₂-emissies samen met het advies aan de bevoegde autoriteit.

Art. 56/31. § 1. Op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies keurt de bevoegde autoriteit de significante wijziging tonkilometergegevens of de significante wijziging CO₂-emissies en, in voorkomend geval, de voorgestelde aanpassing van het monitoringplan tonkilometergegevens of de voorgestelde aanpassing van het emissie-monitoringplan, al dan niet goed.

§ 2. De bevoegde autoriteit kan beslissen om de significante wijziging tonkilometergegevens of de significante wijziging CO₂-emissies voorlopig goed te keuren, waarbij een aantal voorwaarden worden opgelegd waaraan binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan. De definitieve goedkeuring of afkeuring van de significante wijziging tonkilometergegevens of van de significante wijziging CO₂-emissies is afhankelijk van het al of niet voldoen aan de opgelegde voorwaarden binnen de opgelegde termijn. Om dat te beoordelen, zal de bevoegde autoriteit zich laten bijstaan door het verificatiebureau. Als binnen de opgelegde termijn niet aan de voorwaarden is voldaan, keurt de bevoegde autoriteit de significante wijziging tonkilometergegevens of de significante wijziging CO₂-emissies door de bevoegde autoriteit af.

§ 3. De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant op elektronische wijze op de hoogte van de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van de significante wijziging tonkilometergegevens of de significante wijziging CO₂-emissies. In voorkomend geval bezorgt de bevoegde autoriteit op elektronische wijze de goedgekeurde significante wijziging tonkilometergegevens of de goedgekeurde significante wijziging CO₂-emissies aan de vliegtuigexploitant.

Als de vliegtuigexploitant als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, stuurt de bevoegde autoriteit de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van de significante wijziging tonkilometergegevens of de significante wijziging CO₂-emissies en, in voorkomend geval, de goedgekeurde significante wijziging tonkilometergegevens of de goedgekeurde significante wijziging CO₂-emissies naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

§ 4. Bij goedkeuring van de significante wijziging tonkilometergegevens of bij goedkeuring van de significante wijziging CO₂-emissies wordt die wijziging bij het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens of bij het goedgekeurde emissie-monitoringplan als addendum gevoegd.

De significante wijziging tonkilometergegevens of de significante wijziging CO₂-emissies moet na de goedkeuring door de bevoegde autoriteit onverwijld door de vliegtuigexploitant worden opgenomen in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens of in het logboek wijzigingen CO₂-emissies.

§ 5. De vliegtuigexploitant moet alle niet-significante wijzigingen CO₂-emissies betreffende contactgegevens of andere administratieve gegevens die nodig zijn voor de communicatie tussen de bevoegde autoriteit en de vliegtuigexploitant, aan de bevoegde autoriteit melden vanaf het moment dat hij er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen. Die melding verloopt op elektronische wijze.

In afwijking van het eerste lid moet de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft, alle niet-significante wijzigingen CO₂-emissies betreffende contactgegevens of andere administratieve gegevens die nodig zijn voor de communicatie tussen de bevoegde autoriteit en de vliegtuigexploitant, aan de luchthavenbeheerder melden vanaf het moment dat hij er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen. Die melding verloopt op elektronische wijze. De luchthavenbeheerder stuurt die melding onverwijld door naar de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook aan de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 56/32. De Vlaamse minister stelt de volgende sjablonen en toelichtingen vast :

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

Afdeling 5. — Abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of abnormale omstandigheid CO₂-emissies

Art. 56/33. § 1. De vliegtuigexploitant moet elke al of niet ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of elke al of niet ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies vanaf het moment waarop de vliegtuigexploitant er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens of in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies, met vermelding van de genomen maatregelen en de alternatieve monitoringmethodiek.

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

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

De vliegtuigexploitant stuurt het volledig ingevulde meldingsformulier abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of het volledig ingevulde meldingsformulier abnormale omstandigheid CO₂-emissies, samen met het voorstel van een alternatieve monitoringmethodiek tonkilometergegevens of het voorstel van een alternatieve monitoringmethodiek CO₂-emissies, naar het verificatiebureau op elektronische wijze.

Het verificatiebureau kan tijdens de verificatie van de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens of van de abnormale omstandigheid CO₂-emissies contact opnemen met de vliegtuigexploitant voor bijkomende informatie. In voorkomend geval kan het verificatiebureau verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van zijn luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende voorstel van een alternatieve monitoringmethodiek tonkilometergegevens of aan het voorstel van een alternatieve monitoringmethodiek CO₂-emissies.

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

§ 5. Het verificatiebureau brengt de vliegtuigexploitant op elektronische wijze op de hoogte van de beslissing over de goedkeuring of afkeuring van de voorgestelde alternatieve monitoringmethodiek tonkilometergegevens of van de voorgestelde alternatieve monitoringmethodiek CO₂-emissies.

Art. 56/34. De Vlaamse minister stelt de volgende sjablonen en toelichtingen vast :

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

Afdeling 6. — Verbeteringsverslag

Art. 56/35. § 1. Als het verificatierapport van het emissieverslag van het kalenderjaar *n* niet-opgeloste afwijkingen of aanbevelingen voor verbeteringen vermeldt conform artikel 27, 29 en 30 van verordening nr. 600/2012, dient de vliegtuigexploitant uiterlijk op 30 juni van het kalenderjaar *n*+1 op elektronische wijze een verbeteringsverslag in bij de bevoegde autoriteit.

In afwijking van het eerste lid moet de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder ofwel de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal ofwel het Ministerie van Defensie heeft, en als het verificatierapport van het emissieverslag van het kalenderjaar *n* niet-opgeloste afwijkingen of aanbevelingen voor verbeteringen vermeldt conform artikel 27, 29 en 30 van verordening nr. 600/2012, uiterlijk op 30 juni van het kalenderjaar *n*+1 op elektronische wijze een verbeteringsverslag indienen bij de luchthavenbeheerder. De luchthavenbeheerder stuurt het verbeteringsverslag onverwijld door naar de bevoegde autoriteit en, als de luchthavenbeheerder de beheerder is van de luchthaven Brussel-Nationaal, ook naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van het ingediende verbeteringsverslag.

In afwijking van het eerste lid stuurt de bevoegde autoriteit de bevestiging van de ontvangst van het ingediende verbeteringsverslag voor de vliegtuigexploitant die als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, op elektronische wijze naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze op haar beurt onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

§ 3. De bevoegde autoriteit bezorgt het verbeteringsverslag onverwijld aan het verificatiebureau. Het verbeteringsverslag wordt geverifieerd door het verificatiebureau.

§ 4. In het verbeteringsverslag wordt beschreven hoe en wanneer de vliegtuigexploitant de door de verificateur vastgestelde afwijkingen heeft verholpen of denkt te verhelpen en hoe hij de aanbevolen verbeteringen heeft uitgevoerd of denkt uit te voeren.

Art. 56/36. Het verificatiebureau kan verificatieactiviteiten uitvoeren op de locaties die de vliegtuigexploitant gebruikt voor de uitoefening van zijn luchtvaartactiviteiten. Het verificatieproces kan resulteren in aanpassingen aan het ingediende verbeteringsverslag.

Het verificatiebureau bezorgt een advies over de goedkeuring van het verbeteringsverslag aan de bevoegde autoriteit.

Art. 56/37. § 1. De bevoegde autoriteit keurt het verbeteringsverslag al dan niet goed op basis van het door het verificatiebureau verstrekte advies.

§ 2. De bevoegde autoriteit brengt de vliegtuigexploitant op elektronische wijze op de hoogte van de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het verbeteringsverslag.

Als de vliegtuigexploitant als luchthavenbeheerder de beheerder van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft, stuurt de bevoegde autoriteit de gemotiveerde beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het verbeteringsverslag naar de overheid, bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die ze onverwijld bezorgt aan de vliegtuigexploitant.

Afdeling 7. — De stopzetting van een luchtvaartactiviteit door de vliegtuigexploitant

Art. 56/38. § 1. De vliegtuigexploitant moet elke stopzetting van zijn luchtvaartactiviteit op elektronische wijze melden aan de bevoegde autoriteit vanaf het moment dat hij er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, met vermelding van de periode waarin hij geen luchtvaartactiviteit zal uitoefenen.

§ 2. De bevoegde autoriteit bevestigt aan de vliegtuigexploitant op elektronische wijze de ontvangst van de melding van de stopzetting van de luchtvaartactiviteit.

§ 3. In geval van een melding van een stopzetting van de luchtvaartactiviteit conform paragraaf 1 hoeft de vliegtuigexploitant, na akkoord door de bevoegde autoriteit, niet meer te beschikken over een goedgekeurd emissie-monitoringsplan voor de kalenderjaren waarvoor de vliegtuigexploitant geen luchtvaartactiviteiten uitoefent.

De vliegtuigexploitant hoeft ook geen geverifieerd emissieverslag meer in te dienen voor de kalenderjaren waarvoor de vliegtuigexploitant geen luchtvaartactiviteiten uitvoert.

De vliegtuigexploitanttegoedrekening van de vliegtuigexploitant zal voor de jaren waarvoor geen luchtvaartactiviteiten worden uitgeoefend, de status 'uitgesloten' krijgen conform artikel 10, lid 5, van verordening nr. 389/2013 van de Commissie van 2 mei 2013 tot instelling van een EU-register overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, Beschikkingen nrs. 280/2004/EG en 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 920/2010 en 1193/2011 van de Commissie.

§ 4. Een vliegtuigexploitant die conform paragraaf 1 een stopzetting van een luchtvaartactiviteit heeft gemeld en tijdens de periode opnieuw een luchtvaartactiviteit opstart, moet op het moment waarop de luchtvaartactiviteit van de vliegtuigexploitant opnieuw van start is gegaan, beschikken over een goedgekeurd emissie-monitoringsplan voor het desbetreffende kalenderjaar.

Afdeling 8. — De inlevering van emissierechten door de vliegtuigexploitant

Art. 56/39. Met ingang van 1 januari 2013 is de vliegtuigexploitant verplicht om uiterlijk op 30 april van ieder kalenderjaar emissierechten in te leveren via afboeking in het nationaal broeikasgasregister.

Het aantal ingeleverde emissierechten moet overeenkomen met de hoeveelheid CO₂-emissies die ten gevolge van de door de vliegtuigexploitant uitgevoerde luchtvaartactiviteiten is veroorzaakt in het voorgaande kalenderjaar, vermeld in het goedgekeurde emissieverslag voor het laatst vermelde jaar, of moet, in voorkomend geval, overeenkomen met het alternatieve emissiecijfer dat conform artikel 56/26, § 2 en § 3, is bepaald.

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

Art. 11. In het opschrift van hoofdstuk 7 van hetzelfde besluit worden de woorden "tijdens de eerste en tweede verbintenisperiode" opgeheven.

Art. 12. Aan artikel 57 van hetzelfde besluit wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"Het eerste lid is van toepassing op BKG-installaties en luchtvaart."

Art. 13. Aan artikel 58 van hetzelfde besluit wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"Het eerste lid is alleen van toepassing op BKG-installaties."

Art. 14. In artikel 59 van hetzelfde besluit worden tussen de woorden "is alleen van toepassing" en de woorden "tijdens de eerste verbintenisperiode" de woorden "op BKG-inrichtingen" ingevoegd.

Art. 15. In het opschrift van hoofdstuk 8 van hetzelfde besluit worden de woorden "tijdens de tweede verbintenisperiode" opgeheven.

Art. 16. In hoofdstuk 8 van hetzelfde besluit wordt een afdeling 1 die bestaat uit het bestaande artikel 60 tot en met 62, ingevoegd, die luidt als volgt :

"Afdeling 1. – Bepalingen voor BKG-installaties"

Art. 17. Aan hoofdstuk 8 van hetzelfde besluit wordt een afdeling 2, die bestaat uit artikel 62/1 tot en met 62/3, toegevoegd, die luidt als volgt :

"Afdeling 2. – Bepalingen voor luchtvaartactiviteiten"

Art. 62/1. Vier maanden na het begin van de eerste periode worden de emissierechten geannuleerd die niet meer geldig zijn in de tweede periode en die niet conform artikel 8.3.6, § 4, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid zijn ingeleverd.

Na de eerste periode worden aan personen emissierechten verleend voor de tweede periode ter vervanging van de emissierechten die ze bezaten en die overeenkomstig het eerste lid werden geannuleerd.

Art. 62/2. Emissierechten die voor de tweede periode zijn verleend, zijn alleen geldig voor de emissies uit de tweede periode.

Art. 62/3. Op verzoek van de persoon die de emissierechten in zijn bezit heeft, worden voor de tweede periode geldige emissierechten geannuleerd.

Emissierechten die conform artikel 8.3.6, § 4, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid zijn ingeleverd, worden geannuleerd.”.

Art. 18. In artikel 63 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden tussen het woord “BKG-installatie” en het woord “wordt” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd;

2° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de zinsnede “conform artikel 13.5.1, eerste lid, van het Energiedecreet van 8 mei 2009,” vervangen door de zinsnede “conform artikel 8.5.1, eerste lid, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid,”;

3° aan paragraaf 1, eerste lid, wordt de zinsnede “of overeenkomstig artikel 56/39 van dit besluit” toegevoegd;

4° aan paragraaf 1, tweede lid, worden tussen het woord “BKG-installatie” en de woorden “ertoe gehouden” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd;

5° in paragraaf 2, eerste lid, worden tussen het woord “BKG-installatie” en de woorden “op de hoogte van” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd;

6° in paragraaf 2, eerste lid, wordt de zinsnede “conform artikel 13.5.1, eerste lid, van het Energiedecreet van 8 mei 2009” vervangen door de zinsnede “conform artikel 8.5.1, eerste lid, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid”;

7° in paragraaf 2, eerste lid, worden tussen het woord “BKG-installatie” en het woord “wordt” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd;

8° in paragraaf 2, eerste lid, wordt de zinsnede “conform artikel 13.5.4, § 2, van het Energiedecreet van 8 mei 2009” vervangen door de zinsnede “conform artikel 8.5.4, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid”;

9° in paragraaf 2, tweede lid, worden tussen het woord “BKG-installatie” en de woorden “wordt er ook op gewezen dat hij” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd;

10° in paragraaf 2, tweede lid, 2°, worden tussen het woord “BKG-installatie” en het woord “richt” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd;

11° in paragraaf 3, eerste lid, wordt de zinsnede “conform artikel 13.5.1, eerste lid, van het Energiedecreet van 8 mei 2009” vervangen door de zinsnede “conform artikel 8.5.1, eerste lid, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid”;

12° in paragraaf 4 worden tussen het woord “BKG-installatie” en het woord “eenmalig” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd;

13° in paragraaf 5 worden tussen het woord “BKG-installatie” en de woorden “na het verstrijken” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd;

14° in paragraaf 6 worden tussen het woord “BKG-installatie” en de woorden “die onvoldoende emissierechten” de woorden “of de vliegtuigexploitant” ingevoegd en wordt tussen het woord “VLAREM” en de zinsnede “,wordt jaarlijks” de zinsnede “of vermeld in artikel 56/39 van dit besluit” ingevoegd.

Art. 19. In hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2013, worden een artikel 63/1 en 63/2 ingevoegd, die luiden als volgt :

“Art. 63/1. § 1. Conform artikel 8.5.2, § 1, eerste lid, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid wordt een administratieve geldboete opgelegd aan de vliegtuigexploitant die op 1 januari van elk jaar niet beschikt over een goedgekeurd emissie-monitoringplan.

In afwijking van het eerste lid wordt conform artikel 8.5.2, § 1, tweede lid, van het voormelde decreet aan de vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 december 2012 en die over een geldige Belgische exploitatievergunning beschikt en uiterlijk zes maanden na de aanvang van de luchtvaartactiviteit niet over een goedgekeurd emissie-monitoringplan beschikt, een administratieve geldboete opgelegd.

In afwijking van het eerste lid wordt conform artikel 8.5.2, § 1, tweede lid, van het voormelde decreet aan de vliegtuigexploitant een administratieve geldboete opgelegd die na stopzetting van een luchtvaartactiviteit de luchtvaartactiviteit opnieuw opstart en niet over een goedgekeurd emissie-monitoringplan beschikt uiterlijk zes maanden na de datum waarop de luchtvaartactiviteit van de vliegtuigexploitant opnieuw van start is gegaan.

In afwijking van het eerste lid wordt conform artikel 8.5.2, § 1, tweede lid, van het voormelde decreet aan de vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 december 2012 en die niet over een geldige Belgische exploitatievergunning beschikt en uiterlijk zes maanden na de datum van de publicatie van de lijst van vliegtuigexploitanten door de Europese Commissie, vermeld in artikel 18bis, derde lid, van de richtlijn, niet over een goedgekeurd emissie-monitoringplan beschikt, een administratieve geldboete opgelegd.

§ 2. De administratieve geldboete wordt berekend op basis van de formule :

$E \times 0,50$ euro, waarbij

E de geschatte CO₂-emissies is, uitgedrukt in ton CO₂, uitgestoten ten gevolge van de luchtvaartactiviteiten van de vliegtuigexploitant tijdens de referentiebewakingsperiode. De CO₂-emissies worden geschat op basis van de gegevens van de EU ETS Support Facility.

Als de vliegtuigexploitant niet tijdens de volledige referentiebewakingsperiode luchtvaartactiviteiten heeft uitgevoerd, worden de emissies voor die periode geschat en geëxtrapoleerd naar de duur van de bewakingsperiode. De bewakingsperiode is de periode tussen de datum waarop de vliegtuigexploitant over een emissie-monitoringplan moet beschikken dat conform artikel 8.3.6 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid is goedgekeurd en het einde van het kalenderjaar waarin die datum valt.

In deze paragraaf wordt verstaan onder referentiebewakingsperiode : de meest recente periode die even lang is als de bewakingsperiode en die voorafgaat aan de datum waarop de vliegtuigexploitant over een goedgekeurd emissie-monitoringplan moet beschikken.

§ 3. De procedure, vermeld in artikel 63, § 2 tot en met § 5, is van toepassing op de bepalingen van paragraaf 1 en 2.

Art. 63/2. § 1. Conform artikel 8.5.2, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid wordt een administratieve geldboete opgelegd aan de vliegtuigexploitant die op 31 maart van elk jaar geen als bevredigend geverifieerd emissieverslag heeft ingediend.

De administratieve geldboete wordt berekend op basis van de formule :

$E \times 0,50$ euro, waarbij

E de geschatte CO₂-emissies is, uitgedrukt in ton CO₂, uitgestoten ten gevolge van een luchtvaartactiviteit van de vliegtuigexploitant tijdens het rapporteringsjaar waarvoor geen emissieverslag is ingediend. De CO₂-emissies worden geschat op basis van de EU ETS Support Facility.

§ 2. De procedure, vermeld in artikel 63, § 2 tot en met § 5, is van toepassing op de bepalingen van paragraaf 1 en 2.

§ 3. De vliegtuigexploitant van wie het emissieverslag van het voorgaande kalenderjaar uiterlijk op 31 maart van het lopende jaar niet als bevredigend is geverifieerd, mag conform artikel 8.3.6, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid geen emissierechten meer overdragen tot het emissieverslag als bevredigend is geverifieerd, of tot een alternatief emissiecijfer is bepaald en is ingegeven in het nationaal broeikasgasregister.”.

Art. 20. Aan artikel 66, § 1, eerste lid, van hetzelfde besluit, wordt de volgende zinsnede toegevoegd :

„, dan wel het internationaalkredietrecht voor die periode, naargelang welke hoeveelheid het hoogste is.”.

Art. 21. In artikel 67 van hetzelfde besluit worden de woorden “de aan een exploitant van een BKG-installatie toegestane mate van het gebruik van CER's en ERU's” vervangen door de woorden “het internationaalkredietrecht van een exploitant van een BKG-installatie”.

Art. 22. In artikel 68 van hetzelfde besluit worden de woorden “de aan een exploitant van een BKG-installatie toegestane mate van het gebruik van CER's en ERU's” vervangen door de woorden “het internationaalkredietrecht van een exploitant van een BKG-installatie”.

Art. 23. In artikel 69, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “de aan een exploitant van een BKG-installatie toegestane mate van het gebruik van CER's en ERU's” vervangen door de woorden “het internationaalkredietrecht van een exploitant van een BKG-installatie”.

Art. 24. In artikel 71, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “de aan een exploitant van een BKG-installatie toegestane mate van het gebruik van CER's en ERU's” vervangen door de woorden “het internationaalkredietrecht van een exploitant van een BKG-installatie”.

Art. 25. In hoofdstuk 10 van hetzelfde besluit wordt een afdeling 1/1, die bestaat uit artikel 73/1 en 73/2, ingevoegd, die luidt als volgt :

“Afdeling 1/1. – De inlevering en het gebruik van CER's en ERU's door de vliegtuigexploitant

Art. 73/1. Het internationaalkredietrecht voor de eerste periode wordt bepaald als 15 procent van het aantal emissierechten dat de vliegtuigexploitant met toepassing van artikel 8.3.6, § 4, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid moet inleveren.

Art. 73/2. Het internationaalkredietrecht voor de tweede periode wordt bepaald als 1,5 procent van het aantal emissierechten dat de vliegtuigexploitant met toepassing van artikel 8.3.6, § 4, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid moet inleveren, met behoud van het onbenutte internationaalkredietrecht dat conform artikel 73/1 van dit besluit aan de vliegtuigexploitant is toegewezen.

Art. 26. In artikel 104 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in punt 1° wordt “84°” vervangen door “85°”;

2° in punt 2° wordt het woord “richtsnoeren” vervangen door het woord “procedures”, wordt tussen het woord “opstellen” en de woorden “en wijzigen” de woorden “, indien, actualiseren” ingevoegd en wordt “84°” vervangen door “85°”;

3° in punt 3° wordt “85°” vervangen door “86°”;

4° punt 4° wordt vervangen door wat volgt :

“4° de procedures voor het indienen van het geverifieerde emissiejaarrapport conform de verplichting vermeld in artikel 4.10.1.5. van titel II van het VLAREM;”;

5° er worden een punt 5° tot en met 7° toegevoegd, die luiden als volgt :

“5° de sjabloon van het verbeteringsverslag, vermeld in artikel in artikel 69, lid 1, van verordening nr. 601/2012;

6° de sjabloon van het verificatierapport, vermeld in artikel 27 van verordening nr. 600/2012;

7° de landenspecifieke niveau 2a waarden, vermeld in artikel 31, lid 1, b) en c) van verordening nr. 601/2012.”

Art. 27. In hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2013, wordt een artikel 104/1 ingevoegd, dat luidt als volgt :

“Art. 104/1. Als het besluit van de Commissie van 24 december 2009 tot vaststelling, overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, van een lijst van bedrijfstakken en deeltakken die worden geacht te zijn blootgesteld aan een significant CO₂-weglekrisico en het besluit van de Commissie van 27 april 2011 tot vaststelling van een voor de hele Unie geldende overgangsregeling voor de geharmoniseerde kosteloze toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 10 bis van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad worden gewijzigd, voert de Vlaamse minister de nodige aanpassingen door in bijlage 3.1 en bijlage 4 bij dit besluit.”.

Art. 28. In bijlage 3.1, 1, bij hetzelfde besluit worden de regels :

“

Pleisterkalk	Pleisterkalk op basis van gebrand gips of calciumsulfaat (o.a. voor gebruik in gebouwen, bewerking van weefsels of behangpapier, tandheelkunde of bodemsanering), in ton stucgips. Alfagips valt niet onder deze productbenchmark.	Alle processen die direct of indirect verband houden met de productiefasen malen, drogen en branden, zijn inbegrepen.	Neen	0,048
Droog secundair gips	Droog secundair gips (synthetisch gips ontstaan als gerecycled bijproduct in energiecentrales of als gerecycled materiaal uit bouwafval en afbraakmateriaal), uitgedrukt in ton product.	Alle processen die direct of indirect verband houden met het drogen van secundair gips zijn inbegrepen.	Neen	0,017

”

vervangen door de regels :

“

Pleisterkalk	Pleisterkalk op basis van gebrand gips of calciumsulfaat (o.a. voor gebruik in gebouwen, bewerking van weefsels of behangpapier, tandheelkunde of bodemsanering), in ton stucgips. Alfagips valt niet onder deze productbenchmark.	Alle processen die direct of indirect verband houden met de productiefasen malen, drogen en branden, zijn inbegrepen.	ja	0,048
Droog secundair gips	Droog secundair gips (synthetisch gips ontstaan als gerecycled bijproduct in energiecentrales of als gerecycled materiaal uit bouwafval en afbraakmateriaal), uitgedrukt in ton product.	Alle processen die direct of indirect verband houden met het drogen van secundair gips zijn inbegrepen.	ja	0,017

”

Art. 29. In bijlage 3.1, 2, bij hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2013, wordt de regel :

“

Gipsplaat	De benchmark omvat planken, platen, panelen, tegels, soortgelijke artikelen van pleister/samenstellingen op basis van pleister, al dan niet bekleed/verstevigd met enkel papier/karton, met uitzondering van met pleister verkleefde/versierde artikelen (in ton stucgips). Gipsvezelplaten met hoge dichtheid vallen niet onder deze product-benchmark.	Alle processen die direct of indirect verband houden met de productiefasen malen, drogen, branden en platen drogen, zijn inbegrepen. Voor de bepaling van indirecte emissies wordt enkel het elektriciteitsverbruik van de in de droogfase gebruikte warmte-pompen in aanmerking genomen.	Neen	0,131
-----------	--	---	------	-------

”

vervangen door de regel :

“

Gipsplaat	De benchmark omvat planken, platen, panelen, tegels, soortgelijke artikelen van pleister/samenstellingen op basis van pleister, al dan niet bekleed/verstevigd met alleen papier/karton, met uitzondering van met pleister verkleefde/versierde artikelen (in ton stuccips). Gipsvezelplaten met hoge dichtheid vallen niet onder deze product-benchmark.	Alle processen die direct of indirect verband houden met de productiefasen malen, drogen, branden en platen drogen, zijn inbegrepen. Voor de bepaling van indirecte emissies wordt alleen het elektriciteitsverbruik van de in de droogfase gebruikte warmte-pompen in aanmerking genomen.	ja	0,131
-----------	---	---	----	-------

"

Art. 30. In bijlage 4 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° voor de regel :

"

15331427	Geconcentreerde tomatenpuree
----------	------------------------------

"

worden de volgende regels ingevoegd :

"

15311230	Aardappelmeel, -gries en -vlokken
15311250	Aardappelen, op andere wijze verduurzaamd dan in azijn of azijnzuur, bevroren

"

2° tussen de regel :

"

155154	Lactose (melksuiker) en melksuikerstroop
--------	--

"

en de regel :

"

15841100	Cacaopasta
----------	------------

"

wordt de volgende regel ingevoegd :

"

15515533	Wei in poeder, in korrels of in andere vaste vorm
----------	---

"

3° na de regel :

"

26821620	Geëxpandeerd vermiculiet, geëxpandeerde klei, slakkenschuim en dergelijke geëxpandeerde minerale producten en mengsels daarvan
----------	--

"

wordt de volgende regel ingevoegd :

"

28401133	Vrije vorm smeedwerk van staal : drijfwerkassen en krukken
----------	--

"

4° tussen de regel :

"

2640	Vervaardiging van bakstenen, tegels en producten voor de bouw, van gebakken klei
------	--

en de regel :

“

2751	Gieten van ijzer
------	------------------

worden de volgende regels ingevoegd :

“

2653	Vervaardiging van gips
2662	Vervaardiging van artikelen van gips voor de bouw

”.

Art. 31. Dit besluit treedt in werking op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 32. De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 4 april 2014.

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

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

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2014/35429]

4 AVRIL 2014. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 avril 2012 relatif au système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les installations fixes et l'introduction de mécanismes de flexibilité, en ce qui concerne l'élargissement vers les activités aéronautiques

Le Gouvernement flamand,

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

Vu l'Accord de coopération du 2 septembre 2013 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à 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 ;

Vu le décret du 28 juin 1982 relatif à l'autorisation écologique, notamment l'article 20, alinéa premier, tel que modifié en dernier lieu par le décret du 22 décembre 1993 ;

Vu le décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, notamment l'article 8.2.2, 3° et 6°, l'article 8.3.4, l'article 8.3.5, l'article 8.3.6 et l'article 8.5.2., insérés par le décret du 14 février 2014 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 avril 2012 relatif au système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre pour les installations fixes et l'introduction de mécanismes de flexibilité ;

Vu l'accord du Ministre flamand chargé du budget, donné le 11 février 2014 ;

Vu l'avis 55.493/1 du Conseil d'État, rendu le 26 mars 2014, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

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

Considérant le Règlement (UE) N° 1123/2013 de la Commission du 8 novembre 2013 sur la détermination de droits d'utilisation de crédits internationaux conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ;

Considérant la Décision de la Commission du 18 décembre 2013 modifiant les Décisions 2010/2/UE et 2011/278/UE en ce qui concerne les secteurs et sous-secteurs considérés comme exposés à un risque important de fuite de CO₂ ;

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

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Dans l'intitulé de l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 avril 2012 relatif au système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les installations fixes et l'introduction de mécanismes de flexibilité, les mots « activités aéronautiques » sont insérés entre les mots « installations fixes » et les mots « et l'introduction de mécanismes de flexibilité ».

Art. 2. A l'article 1^{er} du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 juin 2013, sont apportées les modifications suivantes :

1° il est inséré un point 1°/1 rédigé comme suit :

« 1°/1 circonstance anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une circonstance anormale quant aux émissions CO₂ : une circonstance qui ne peut pas être prévue par l'exploitant de l'aéronef, qui est unique et limitée dans le temps et qui a pour conséquence que la technique de monitoring du plan de monitoring approuvé des données relatives aux tonnes-kilomètres ou du plan de monitoring approuvé des émissions ne peut temporairement pas être suivie ; » ;

2° un point 16°/1 et un point 16°/2 sont insérés, qui s'énoncent comme suit :

« 16°/1 circonstance anormale radicale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une circonstance anormale radicale quant aux émissions CO₂ : une circonstance anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une circonstance anormale quant aux émissions CO₂ qui a pour conséquence que la méthodique de monitoring du plan de monitoring approuvé des données relatives aux tonnes-kilomètres ou du plan de monitoring approuvé des émissions ne peut temporairement pas être appliquée pour au moins un pour cent des données relatives aux tonnes-kilomètres ou des émissions CO₂ à surveiller sur base annuelle ;

16°/2 droit de crédit international : le nombre maximal de REC ou de URE qu'un exploitant ou un exploitant d'aéronefs peut restituer ou échanger pour des quotas d'émission ; » ;

3° un point 21°/1 et un point 21°/2 sont insérés, qui s'énoncent comme suit :

« 21°/1 circonstance anormale non radicale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une circonstance anormale non radicale quant aux émissions CO₂ : une circonstance anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une circonstance anormale quant aux émissions CO₂ qui ne correspond pas à la définition d'une circonstance anormale radicale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou d'une circonstance anormale radicale quant aux émissions CO₂ ;

21°/2 modification insignifiante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou modification insignifiante quant aux émissions CO₂ : une modification qui ne correspond pas à la définition d'une modification insignifiante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou d'une modification insignifiante quant aux émissions CO₂ ; » ;

4° il est inséré un point 27°/1 rédigé comme suit :

« 27°/1 année de déclaration : l'année calendaire pendant laquelle les émissions CO₂ doivent être surveillées et rapportées ; » ;

5° un point 30°/1 et un point 30°/3 sont insérés, qui s'énoncent comme suit :

« 30°/1 modification significative des émissions CO₂ : une modification des émissions CO₂ qui a trait à un des cas, cités dans l'article 15, alinéa 4, a), du Règlement N° 601/2012 ou qui a trait :

a) à la mise en service d'un nouveau type générique d'aéronef, y compris d'une nouvelle opération de leasing de longue durée ;

b) à un changement de l'indicatif d'appel radio utilisé pour des fins de contrôle aérien pour l'ensemble ou une partie de la flotte de l'exploiteur d'aéronefs ;

c) à une modification de la situation du service de transport aérien fourni de non commercial en commercial ou l'inverse ;

d) à une modification des sources d'informations qui sont utilisées pour déterminer les données concernant le carburant embarqué et le carburant contenu dans les réservoirs de l'aéronef, ou à une modification des méthodes de transmission, de stockage et de récupération de ces données ;

e) à une modification de la méthode utilisée pour déterminer la densité du carburant pour un certain type d'aéronef ;

f) à une modification des procédures ayant une incidence sur la méthode d'enregistrement, de traitement et de garantie des données en vue de la déclaration des émissions CO₂ ;

30°/2 modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres : une modification des données relatives aux tonnes-kilomètres qui a trait à un des cas, cités dans l'article 15, alinéa 4, a), de la directive N° 601/2012 ou qui a trait :

a) à la mise en service d'un nouveau type générique d'aéronef, y compris d'une nouvelle opération de leasing de longue durée ;

b) à un changement de l'indicatif d'appel radio utilisé pour des fins de contrôle aérien pour l'ensemble ou une partie de la flotte de l'exploiteur d'aéronefs ;

c) à une modification de la méthode ou des procédures appliquées pour la détermination de la masse de passagers, y compris les bagages ;

d) à une modification de la méthode ou des procédures appliquées pour la détermination de la masse de fret ou de courrier transporté ;

e) à une modification des procédures ayant une incidence sur la méthode d'enregistrement, de traitement et de garantie des données en vue de la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres ;

30°/3 cessation d'une activité aéronautique : la situation dans laquelle un exploitant d'aéronefs n'exerce plus d'activités aéronautiques pendant au moins une année calendaire ; » ;

6° il est inséré un point 32°/1 rédigé comme suit :

« 32°/1 année de monitoring TKM : l'année calendaire qui se termine vingt quatre mois avant le début de la période, ou avant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012, l'année 2010 ; » ;

7° il est inséré un point 38°/1 rédigé comme suit :

« 38°/1 rapport d'amélioration : le rapport, cité dans l'article 69, alinéa 1^{er}, du règlement n° 601/2012 ; » ;

8° un point 40°/1 et un point 40°/2 sont insérés, qui s'énoncent comme suit :

« 40°/1 règlement (UE) N° 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif au monitoring et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ;

40°/2 règlement (UE) N° 1123/2013 de la Commission du 8 novembre 2013 sur la détermination de droits d'utilisation de crédits internationaux conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ;

9° il est inséré un point 44° rédigé comme suit :

« 44° modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou modification des émissions CO₂ : une modification du contenu ou des procédures sous-jacentes du plan approuvé de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou du plan approuvé de monitoring des émissions n'étant pas temporaire et portant sur la méthodologie de monitoring ou sur les règles et procédures d'obtention, de traitement, d'enregistrement, de déclaration ou de garantie de la qualité des données en vue de la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la déclaration des émissions CO₂ ; » ;

10° il est ajouté un alinéa deux, rédigé comme suit :

« Les définitions, citées dans l'alinéa premier, 1°/1, 16°/1, 16°/2, 21°/1, 21°/2, 27°/1, 30°/1, 30°/2, 30°/3, 32°/1, 38°/1, 40°/1, 40°/2 et 44°, ne s'appliquent qu'à des activités aéronautique. ».

Art. 3. Dans l'intitulé du chapitre 3 du même arrêté, les mots « à des établissements GES » sont insérés entre le mot « quotas » et le mot « pendant ».

Art. 4. L'intitulé du chapitre 5 du même arrêté est complété par les mots « pour les installations GES ».

Art. 5. Dans l'intitulé du chapitre 6 du même arrêté, les mots « à des installations GES » sont insérés entre le mot « quotas » et le mot « pendant ».

Art. 6. A l'article 30, § 1^{er}, du même arrêté, il est ajouté un point 6°, rédigé comme suit :

« 6° le droit de crédit international initial provisoire pour l'installation GES pour la période de 2008 à 2020, fixé conformément à l'article 66, § 1^{er}, alinéa premier, ainsi que la classification de l'installation GES comme étant :

- a) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du règlement n° 1123/2013 ;
- b) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 2, du règlement n° 1123/2013 ;
- c) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 3, du règlement n° 1123/2013 ;
- d) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 4, du règlement n° 1123/2013. ».

Art. 7. A l'article 32, § 1^{er}, du même arrêté, il est ajouté un point 6°, rédigé comme suit :

« 6° le droit de crédit international initial définitif pour l'installation GES pour la période de 2008 à 2020, fixé conformément à l'article 66, § 1^{er}, alinéa premier, ainsi que la classification de l'installation GES comme étant :

- a) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du règlement n° 1123/2013 ;
- b) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 2, du règlement n° 1123/2013 ;
- c) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 3, du règlement n° 1123/2013 ;
- d) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 4, du règlement n° 1123/2013. ».

Art. 8. A l'article 39, § 1^{er}, du même arrêté, il est ajouté un point 7°, rédigé comme suit :

« 7° le droit de crédit international initial provisoire pour l'installation GES pour la période de 2008 à 2020, fixé conformément à l'article 66, § 1^{er}, alinéa premier, ainsi que la classification de l'installation GES comme étant :

- a) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du règlement n° 1123/2013 ;
- b) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 2, du règlement n° 1123/2013 ;
- c) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 3, du règlement n° 1123/2013 ;
- d) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 4, du règlement n° 1123/2013. ».

Art. 9. A l'article 41, § 1^{er}, du même arrêté, il est ajouté un point 7°, rédigé comme suit :

« 7° le droit de crédit international initial définitif pour l'installation GES pour la période de 2008 à 2020, fixé conformément à l'article 66, § 1^{er}, alinéa premier, ainsi que la classification de l'installation GES comme étant :

- a) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du règlement n° 1123/2013 ;
- b) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 2, du règlement n° 1123/2013 ;
- c) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 3, du règlement n° 1123/2013 ;
- d) une installation GES, telle que visée à l'article 1^{er}, alinéa 4, du règlement n° 1123/2013. ».

Art. 10. Dans le même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 juin 2013, il est inséré un chapitre 6/1, comprenant les articles 56/1 à 56/39 inclus, rédigés comme suit :

« CHAPITRE 6/1. – *Activités aéronautiques*

Section 1^{re}. — Disposition générale

Art. 56/1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'allocation, la délivrance et la restitution de quotas d'émission et au monitoring et la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres et aux émissions CO₂ pour les activités aéronautiques.

Section 2. — Le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres, le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres et la réserve special

Sous-section 1^{re}. — Le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres

Art. 56/2. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronefs qui souhaite être éligible à l'allocation gratuite de quotas d'émission pour la période, introduit un plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'année de monitoring TKM de la période concernée auprès de l'autorité compétente. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est, soit le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense, et qui souhaite être éligible à l'allocation gratuite de quotas d'émission pour la période, introduit un plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'année de monitoring TKM de la période concernée auprès du gestionnaire de l'aéroport. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel. Le gestionnaire de l'aéroport transmet immédiatement le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

§ 2. L'autorité compétente confirme la réception du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres introduit par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs. Le délai de quatre mois, cité dans l'article 8.3.4, § 1^{er}, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, commence à partir de la confirmation par voie électronique de la réception du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres par l'autorité compétente.

En dérogation à l'alinéa premier, l'autorité compétente transmet la confirmation de la réception du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, par voie électronique à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui à son tour la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs. Le délai de quatre mois, cité dans l'article 8.3.4, § 1^{er}, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, commence à partir de la confirmation par voie électronique de la réception du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres par l'autorité compétente.

§ 3. L'autorité compétente transmet immédiatement le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres introduit au bureau de vérification. Le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres introduit est vérifié par le bureau de vérification.

Art. 56/3. Le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres décrit le calcul de l'ampleur de l'activité aéronautique en tonnes-kilomètres à l'aide de la formule suivante :

Tonnes-kilomètres = distance x fret, où :

1° distance = la distance orthodromique entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'une composante fixe supplémentaire de 95 km ;

2° charge utile = la masse totale de fret, courrier et passagers qui est transportée.

1° Pour le calcul du fret, visé à l'alinéa premier, 2° ;

a) le nombre de passagers est le nombre de passagers à bord, à l'exclusion des membres d'équipage ;

b) un exploitant d'aéronefs peut utiliser au choix, dans sa documentation sur la masse et le centrage pour les vols correspondants, soit les masses réelles ou les masses standard pour les passagers et les bagages enregistrés, soit une valeur standard de 100 kilogrammes pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

Art. 56/4. Le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux lieux utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour l'exécution de ses activités aéronautiques. Le processus de vérification peut résulter en des adaptations au plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres introduit, de sorte à atteindre un accord entre l'exploitant d'aéronefs et le vérificateur quant au plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres.

Au plus tard dans les trois mois de la date à laquelle l'autorité compétente a confirmé avoir reçu plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres introduit, le bureau de vérification émet un avis sur l'approbation du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres introduit à l'autorité compétente. Si l'exploitant d'aéronefs et le bureau de vérification sont arrivés à un accord quant au plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres, le bureau de vérification transmet le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres vérifié comme étant satisfaisant conjointement avec l'avis à l'autorité compétente.

Art. 56/5. § 1^{er}. Endéans un mois de la date de réception du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres vérifié et de l'avis, l'autorité compétente approuve ou non le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres vérifié, d'une part sur la base de l'avis émis par le bureau de vérification et d'autre part sur la base des critères cités dans le Règlement N° 601/2012.

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

§ 3. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique de la décision motivée d'approbation de désapprobation du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres. Le cas échéant, l'autorité compétente transmet le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres approuvé par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs. Le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres approuvé vaut pour une année calendaire.

Si l'exploitant d'aéronefs a le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National comme gestionnaire d'aéroport, l'autorité compétente transmet la décision motivée d'approbation de désapprobation du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres et, le cas échéant, le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres approuvé à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

§ 4. L'autorité compétente transmet les plans de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres à la Commission nationale Climat pour validation.

Art. 56/6. Le Ministre flamand fixe le modèle et la notice explicative du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres que l'exploitant d'aéronefs doit introduire.

Le Ministre flamand peut arrêter des modalités relatives à l'introduction du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres.

Sous-section 2. — Le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres

Art. 56/7. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronefs qui souhaite être éligible à l'allocation gratuite de quotas d'émission, introduit, au plus tard vingt et un mois avant le début de la période, un rapport vérifié sur les données relatives aux tonnes-kilomètres accompagné du rapport de vérification auprès de l'autorité compétente pour l'année de monitoring TKM. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est, soit le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense, et qui souhaite être éligible à l'allocation gratuite de quotas d'émission, introduit, au plus tard vingt et un mois avant le début de la période, un rapport vérifié sur les données relatives aux tonnes-kilomètres accompagné du rapport de vérification auprès du gestionnaire de l'aéroport pour l'année de monitoring TKM. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel. Le gestionnaire de l'aéroport transmet immédiatement le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres accompagné du rapport de vérification à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

§ 2. L'autorité compétente confirme la réception du rapport des données relatives aux tonnes-kilomètres introduit par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs.

En dérogation à l'alinéa premier, l'autorité compétente transmet la confirmation de la réception du rapport des données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, par voie électronique à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui à son tour la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

Art. 56/8. Les données relatives aux tonnes-kilomètres sont surveillées dans le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres conformément au plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres approuvé conformément à l'article 56/5. Le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres ne peut avoir trait qu'à la période pour laquelle l'exploitant d'aéronefs dispose d'un plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres approuvé conformément à l'article 56/5.

L'exploitant d'aéronefs reprend au moins les données suivantes dans le rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres :

1° les données nécessaires à identifier l'exploitant d'aéronef, parmi lesquelles :

- a) le nom de l'exploitant d'aéronefs ;
- b) l'adresse, y compris code postal et pays, et son adresse de contact si celle-ci ne coïncide pas ;
- c) les numéros d'enregistrement des aéronefs et les types d'aéronefs utilisés pendant l'année de monitoring TKM pour l'exercice des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant d'aéronefs ;
- d) le numéro et l'instance ayant délivré la preuve d'exploitant d'aéronefs et de l'autorisation d'exploitation pour l'exercice des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant d'aéronefs ;
- e) l'adresse, les coordonnées de téléphone, télécopieur et courrier électronique d'une personne de contact ;
- f) le nom du propriétaire de l'aéronef ;

2° les données relatives aux tonnes-kilomètres :

- a) le nombre de vols par combinaison d'aérodromes ;
- b) le nombre de passagers-kilomètres par paire d'aérodromes ;
- c) le nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes ;
- d) la méthode choisie pour calculer la masse des passagers et des bagages enregistrés ;
- e) le nombre total de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année de monitoring TKM relevant des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant d'aéronefs.

Dans l'alinéa deux, 2°, il faut entendre par combinaison d'aérodromes : la combinaison de l'aérodrome de départ et de l'aérodrome d'arrivée.

Art. 56/9. § 1^{er}. L'autorité compétente vérifie si les rapports sur les données relatives aux tonnes-kilomètres introduits répondent aux dispositions du règlement n° 600/2012 et du règlement 601/2012. La procédure de vérification peut résulter en des adaptations au rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres introduit. L'autorité compétente n'accepte que les rapports sur les données relatives aux tonnes-kilomètres introduits qui répondent aux dispositions du règlement n° 600/2012 et du règlement 601/2012.

§ 2. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique de la décision d'approbation de désapprobation du rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres.

Si l'exploitant d'aéronefs a le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National comme gestionnaire d'aéroport, l'autorité compétente transmet la décision de l'acceptation ou non du rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

§ 3. Dix neuf mois avant le début de la période, l'autorité compétente transmet les rapports sur les données relatives aux tonnes-kilomètres reçus et acceptés à la Commission nationale Climat, qui la transmet à son tour à la Commission européenne.

Art. 56/10. Le Ministre flamand fixe le modèle et la notice explicative du rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres que l'exploitant d'aéronef doit introduire.

Le Ministre flamand peut fixer le modèle du rapport de vérification ainsi que les modalités de l'introduction du rapport sur les données relatives aux tonnes-kilomètres.

Sous-section 3. — Réserve spéciale

Art. 56/11. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronefs qui souhaite être éligible à l'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale pour la période, introduit par voie électronique une demande auprès de l'autorité compétente au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période conformément à l'article 8.3.5, § 2, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs qui a, soit l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense comme gestionnaire d'aéroport, et qui souhaite être éligible à l'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale pour la période, introduit par voie électronique une demande d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale auprès du gestionnaire d'aéroport au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période conformément à l'article 8.3.5, § 2, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement. Le gestionnaire de l'aéroport transmet immédiatement la demande d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

§ 2. L'autorité compétente confirme la réception de la demande d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale introduit par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs.

En dérogation à l'alinéa premier, l'autorité compétente transmet la confirmation de la réception de la demande d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale pour l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, par voie électronique à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui à son tour la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

Art. 56/12. La demande, citée dans l'article 56/11, contient au moins les éléments suivants :

1° un rapport vérifié sur les données relatives aux tonnes-kilomètres pour la deuxième année de la période, tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel, y compris le rapport de vérification ;

2° les attestations dont il ressort que l'exploitant d'aéronefs répond aux critères, cités dans l'article l'article 8.3.5, § 2, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, ainsi que les preuves de toutes les relations contractuelles et organisationnelles avec d'autres exploitants d'aéronefs ;

3° en ce qui concerne les exploitants d'aéronefs, cités dans l'article l'article 8.3.5, § 2, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, la demande comprend également :

a) l'augmentation exprimée en pourcentage du nombre tonnes-kilomètres réalisé par l'exploitant d'aéronefs entre l'année pour laquelle un rapport des données relatives aux tonnes-kilomètres a été introduit conformément à l'article 56/7, et la deuxième année de la période ;

b) la croissance absolue du nombre tonnes-kilomètres réalisé par l'exploitant d'aéronefs entre l'année pour laquelle un rapport des données relatives aux tonnes-kilomètres a été introduit pour la période conformément à l'article 56/7, et la deuxième année de la période ;

c) la croissance absolue au-dessus du pourcentage, cité dans l'article 8.3.5, § 2, alinéa premier, 2°, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, du nombre tonnes-kilomètres réalisé par l'exploitant d'aéronefs entre l'année pour laquelle un rapport des données relatives aux tonnes-kilomètres a été introduit pour la période conformément à l'article 56/7, et la deuxième année de la période.

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

Art. 56/13. § 1^{er}. Dans les trois mois suivant la date à laquelle l'autorité compétente a confirmé par voie électronique qu'elle a reçu la demande d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale, l'autorité compétente contrôle et décide si la demande répond aux dispositions du règlement n° 600/2012 et du règlement n° 601/2012 et aux critères d'attribution pour les exploitants d'aéronefs, cités dans l'article 8.3.5, § 2, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement. La procédure de contrôle peut résulter en des adaptations de la demande introduite d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale.

Lors de l'évaluation, l'autorité compétente tient compte des prescriptions détaillées pour le fonctionnement de la réserve spéciale, entre autres en vue du contrôle du respect des critères d'attribution visés à l'article 8.3.5, § 2, du décret précité, que la Commission européenne peut établir conformément à l'article 3septies, § 9, de la directive.

§ 2. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique de la décision d'acceptation ou non de la demande d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale.

Si l'exploitant d'aéronefs a le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National comme gestionnaire d'aéroport, l'autorité compétente transmet la décision de l'acceptation ou non de la demande d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

§ 3. L'autorité compétente transmet les demandes reçus et acceptées d'allocation gratuite de quotas d'émission provenant de la réserve spéciale au plus tard le 30 septembre de la troisième année de la période à laquelle la demande a trait à la Commission national climat qui les transmet à son tour à la Commission européenne.

Section 3. — Le plan de monitoring des émissions et le rapport des émissions

Sous-section 1^{re}. — Disposition générale

Art. 56/14. Annuellement, les exploitants d'aéronefs doivent surveiller et rapporter les émissions CO₂ de leurs activités aéronautiques conformément au plan de monitoring des émissions approuvé, cité dans l'article 56/18 ou l'article 56/23 du présent arrêté. Dans le plan de monitoring des émissions, les émissions CO₂ sont surveillées à l'aide des méthodes, citées dans le Règlement N° 601/2012.

Sous-section 2. — Le plan de monitoring des émissions

Art. 56/15. Conformément à l'article 8.3.6, § 1^{er}, alinéa deux, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, l'exploitant d'aéronefs qui commence une activité aéronautique après le 31 décembre 2012 et qui dispose d'une autorisation d'exploitation belge valable, doit disposer d'un plan de monitoring des émissions approuvé au moment du début de l'activité aéronautique.

L'exploitant d'aéronefs qui commence une activité aérienne après le 31 décembre 2012 et qui ne dispose pas d'une autorisation d'exploitation belge valable, doit disposer, dans les six mois de la date de publication de la liste des exploitants d'aéronefs par la Commission européenne, citée dans l'article 18bis, alinéa trois, de la directive, et mentionnant l'exploitant d'aéronefs, d'un plan approuvé de monitoring des émissions.

Art. 56/16. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronefs introduit un plan de monitoring des émissions auprès de l'autorité compétente. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs qui a comme gestionnaire d'aéroport, soit le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense, introduit un plan de monitoring des émissions auprès du gestionnaire de l'aéroport. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel. Le gestionnaire de l'aéroport transmet immédiatement le plan de monitoring des émissions à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

§ 2. L'autorité compétente confirme la réception du plan de monitoring des émissions introduit par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs. Le délai de quatre mois, cité dans l'article 8.3.6, § 1^{er}, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, commence à partir de la confirmation par voie électronique de la réception du plan de monitoring des émissions par l'autorité compétente.

En dérogation à l'alinéa premier, l'autorité compétente transmet la confirmation de la réception du plan de monitoring des émissions pour l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, par voie électronique à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui à son tour la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs. Le délai de quatre mois visé à l'article 8.3.6, § 1^{er}, du décret précité, prend cours à la date de confirmation électronique de la réception du plan de monitoring des émissions introduit.

§ 3. L'autorité compétente remet sans délai le plan de monitoring des émissions introduit au bureau de vérification. Le plan de monitoring des émissions introduit est vérifié par le bureau de vérification.

Art. 56/17. Le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux lieux utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour l'exécution de ses activités aéronautiques. Le processus de vérification peut résulter en des adaptations au plan de monitoring des émissions introduit, de sorte à atteindre un accord entre l'exploitant d'aéronefs et le vérificateur quant au plan de monitoring des émissions.

Au plus tard dans les trois mois suivant la date à laquelle l'autorité compétente a confirmé par voie électronique qu'elle a reçu le plan de monitoring des émissions introduit, le bureau de vérification transmet un avis sur l'approbation du plan de monitoring des émissions à l'autorité compétente. Si l'exploitant d'aéronefs et le bureau de vérification sont arrivés à un accord quant au plan de monitoring des émissions, le bureau de vérification transmet le plan de monitoring des émissions vérifié comme étant satisfaisant conjointement avec l'avis à l'autorité compétente.

Art. 56/18. § 1^{er}. Endéans un mois de la date de réception du plan de monitoring des émissions vérifié et de l'avis, l'autorité compétente approuve ou non le plan de monitoring vérifié, d'une part sur la base de l'avis émis par le bureau de vérification et d'autre part sur la base des critères, cités dans le Règlement n° 601/2012.

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

§ 3. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique de la décision motivée d'approbation de désapprobation du plan de monitoring des émissions. Le cas échéant, l'autorité compétente transmet le plan de monitoring des émissions approuvé par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs. Le plan de monitoring des émissions approuvé vaut pour une année calendaire.

Si l'exploitant d'aéronefs a le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National comme gestionnaire d'aéroport, l'autorité compétente transmet la décision motivée d'approbation ou de désapprobation du plan de monitoring des émissions et, le cas échéant, le plan de monitoring des émissions approuvé à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

Art. 56/19. Le Ministre flamand fixe le modèle et la notice explicative pour le plan de monitoring des émissions que l'exploitant d'aéronef doit introduire.

Le Ministre flamand peut arrêter des modalités relatives à l'introduction du plan de monitoring des émissions.

Sous-section 3. — Actualisation du plan de monitoring des émissions

Art. 56/20. Le plan de monitoring des émissions doit annuellement être actualisé. A la fin de l'année calendaire n, l'exploitant d'aéronefs doit intégrer toutes les modifications substantielles des émissions CO₂ et toutes les modifications non substantielles des émissions CO₂, dans le plan approuvé du monitoring des émissions CO₂ de l'année calendaire n, ce qui aboutit à une proposition de plan de monitoring des émissions CO₂ pour l'année calendaire n+1.

Art. 56/21. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronefs introduit la proposition du plan de monitoring des émissions CO₂ pour l'année calendaire n+1 auprès de l'autorité compétente. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel, ainsi que le compte rendu matériel des modifications des émissions CO₂ de l'année n conformément à l'article 16, alinéa 3, du Règlement n° 601/2012 et une copie du rapport en matière de l'évaluation interne et de la validation telles citées dans l'article 62 du Règlement 601/2012.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs qui a comme gestionnaire d'aéroport, soit le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense, introduit la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 auprès du gestionnaire de l'aéroport. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel, ainsi que le compte rendu matériel des modifications des émissions CO₂ de l'année n conformément à l'article 16, alinéa 3, du Règlement n° 601/2012 et une copie du rapport en matière de l'évaluation interne et de la validation telles citées dans l'article 62 du Règlement 601/2012. Le gestionnaire de l'aéroport transmet immédiatement la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

§ 2. L'autorité compétente confirme la réception de la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 introduite par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs. Un délai de deux mois pour vérification et, le cas échéant, pour approbation commence à courir à partir de la date de confirmation par voie électronique de la réception de la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 introduite par l'autorité compétente.

En dérogation à l'alinéa premier, l'autorité compétente transmet la confirmation de la réception de la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 pour l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, par voie électronique à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui à son tour la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

Un délai de deux mois pour vérification et, le cas échéant, pour approbation commence à courir à partir de la date de confirmation par voie électronique de la réception de la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 introduite par l'autorité compétente.

§ 3. L'autorité compétente transmet immédiatement la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1, le compte rendu matériel des modifications des émissions CO₂ et, le cas échéant, le rapport en matière de l'évaluation interne et de la validation de données telles citées dans l'article 62 du Règlement 601/2012 au bureau de vérification. La proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 est vérifiée par le bureau de vérification.

Art. 56/22. Le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux lieux utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour l'exécution de ses activités aéronautiques. Le processus de vérification peut résulter en des adaptations à la proposition introduite du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1, de sorte qu'à ce qu'un accord sur la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 puisse être atteint entre l'exploitant d'aéronefs et le vérificateur.

Au plus tard dans le mois suivant la date à laquelle l'autorité compétente a confirmé par voie électronique qu'elle a reçu la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 introduite, le bureau de vérification émet un avis sur l'approbation de la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 à l'autorité compétente. Si l'exploitant d'aéronefs et le bureau de vérification sont arrivés à un accord quant à la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1, le bureau de vérification transmet la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 vérifié comme étant satisfaisant conjointement avec l'avis à l'autorité compétente.

Art. 56/23. § 1^{er}. Endéans un mois après la date de réception de la proposition vérifiée de plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 et de l'avis, l'autorité compétente approuve ou non la proposition vérifiée de plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1, d'une part sur la base de l'avis émis par le bureau de vérification et d'autre part sur la base des critères cités dans le Règlement n° 601/2012.

§ 2. L'autorité compétente peut décider d'accorder son approbation provisoire à la proposition de plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1, tout en imposant un nombre de conditions auxquelles il doit être satisfait dans un délai fixé. L'approbation ou la désapprobation définitive dépend de la conformité ou non aux conditions imposées dans le délai fixé. Pour en juger, l'autorité compétente se fera assister par le bureau de vérification. S'il n'est pas satisfait aux conditions dans le délai fixé, l'autorité compétente désapprouve la proposition de plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1.

§ 3. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique de la décision motivée d'approbation ou de désapprobation de la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1. Le cas échéant, l'autorité compétente transmet le plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 approuvé par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs. Le plan de monitoring approuvé vaut pour une année calendaire.

Si l'exploitant d'aéronefs a le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National comme gestionnaire d'aéroport, l'autorité compétente transmet la décision motivée d'approbation ou de désapprobation de la proposition du plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire n+1 et, le cas échéant, le plan de monitoring des émissions approuvé pour l'année calendaire n+1 à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

Sous-section 4. — Le rapport des émissions

Art. 56/24. § 1^{er}. Annuellement, et au plus tard le deuxième jeudi du mois de mars, l'exploitant d'aéronefs introduit un rapport sur les émissions, vérifié comme étant satisfaisant, conjointement avec le rapport de vérification, auprès de l'autorité compétente. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs qui a comme gestionnaire d'aéroport, soit le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense, introduit annuellement, au plus tard le deuxième jeudi du mois de mars, un rapport sur les émissions, vérifié comme étant satisfaisant, conjointement avec le rapport de vérification, auprès du gestionnaire de l'aéroport. L'introduction se fait par voie électronique et contient tant une version soussignée en format PDF qu'une version en format Excel. Le gestionnaire de l'aéroport transmet immédiatement le rapport sur les émissions, vérifié comme étant satisfaisant, conjointement avec le rapport de vérification, à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

§ 2. L'autorité compétente confirme la réception du rapport sur les émissions introduit par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs.

En dérogation à l'alinéa premier, l'autorité compétente transmet la confirmation de la réception du rapport sur les émissions introduit pour l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, par voie électronique à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui à son tour la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

Art. 56/25. Le rapport sur les émissions contient des données qui sont surveillées conformément au plan de monitoring des émissions, cités dans l'article 56/18 ou dans l'article 56/23, ou les modifications approuvées conformément à l'article 56/31. Le rapport sur les émissions reprend toutes les émissions CO₂ émises pendant l'année calendaire précédente à la suite aux activités aéronautiques que l'exploitant d'aéronefs a effectuées.

L'exploitant d'aéronefs donne au moins les informations suivantes :

1° les données nécessaires à identifier l'exploitant d'aéronef, parmi lesquelles :

- a) le nom de l'exploitant d'aéronefs ;
- b) l'adresse, y compris code postal et pays, et son adresse de contact si celle-ci ne coïncide pas ;
- c) les numéros d'enregistrement des aéronefs et les types d'aéronefs utilisés dans l'année de déclaration pour l'exercice des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant d'aéronefs ;
- d) le numéro et l'instance ayant délivré l'attestation d'exploitant d'aéronefs et l'autorisation d'exploitation pour l'exercice des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant d'aéronefs ;
- e) l'adresse, les coordonnées de téléphone, télécopieur et courrier électronique d'une personne de contact ;
- f) le nom du propriétaire de l'aéronef ;

2° pour chaque type de carburant pour lequel les émissions sont calculées :

- a) la consommation de carburant ;
- b) le facteur d'émission ;
- c) le total des émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant l'année couverte par le rapport relevant des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant de l'aéronef ;
- d) les émissions cumulées résultant de :
 - 1) tous les vols effectués pendant l'année couverte par le rapport et qui relèvent des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant de l'aéronef, et qui sont partis d'un aérodrome situé sur le territoire d'un état membre auquel le Traité instituant la Communauté Européenne s'applique, et qui sont arrivés à un aérodrome sur le territoire du même état membre auquel le Traité instituant la Communauté Européenne s'applique ;
 - 2) tous les autres vols effectués pendant l'année couverte par le rapport et qui relèvent des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant de l'aéronef ;
- e) les émissions cumulées résultant de tous les vols effectués pendant l'année couverte par le rapport et qui relèvent des activités aéronautiques pour lesquelles il est l'exploitant de l'aéronef et qui répondent aux deux conditions suivantes :
 - 1) ils sont partis de tout état membre auquel le Traité instituant la Communauté Européenne s'applique ;
 - 2) ils sont arrivés dans tout état membre auquel le Traité instituant la Communauté Européenne s'applique ;
- f) l'incertitude.

Art. 56/26. § 1^{er}. L'autorité compétente vérifie si les rapports sur les données relatives aux tonnes-kilomètres introduits répondent aux dispositions du règlement n° 600/2012 et du règlement 601/2012. La procédure de contrôle peut résulter en des adaptations au rapport sur les émissions introduit.

§ 2. Si le rapport sur les émissions introduit ne reprend pas toutes les émissions CO₂ de l'année couverte par le rapport, l'autorité compétente peut définir un chiffre alternatif d'émissions sur la base des instruments mis en œuvre par Eurocontrol et approuvés par la Commission européenne, ou sur la base des meilleures informations disponibles. Pour ce faire, des facteurs de correction sont appliqués, afin de compenser d'éventuelles imprécisions dans les méthodes de modélisation standard.

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

§ 4. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique, soit du rapport sur les émissions approuvé conformément au paragraphe 1^{er}, soit du chiffre alternatif, défini conformément aux paragraphes 2 ou 3.

Si l'exploitant d'aéronefs a le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National comme gestionnaire d'aéroport, l'autorité compétente transmet la communication, visée à l'alinéa premier, à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

§ 5. Chaque année avant le 1^{er} mai, l'autorité compétente, transmet les émissions CO₂ de l'année calendaire précédente, citées dans les rapports sur émissions approuvés conformément au paragraphe 1^{er}, et le cas échéant, les chiffres alternatifs définis conformément aux paragraphes 2 ou 3, à la Commission nationale Climat.

Art. 56/27. Le Ministre flamand fixe le modèle et la notice explicative du rapport sur les émissions que l'exploitant d'aéronef doit introduire.

Le Ministre flamand peut fixer le modèle du rapport de vérification ainsi que les modalités de l'introduction du rapport sur les données émissions.

Section 4. — Modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou modification des émissions CO₂

Art. 56/28. Conformément à l'article 16 du Règlement 601/2012, toute modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou toute modification des émissions CO₂ doit être enregistrée, motivée et amplement documentée par l'exploitant d'aéronef dans le compte rendu matériel des modifications des données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le compte rendu matériel des modifications des émissions CO₂.

Toute modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres relatives à l'année de monitoring TKM ou toute modification des émissions CO₂, doit être signalée et présentée pour approbation par l'exploitant d'aéronef à partir du moment qu'il en prend connaissance ou qu'il aurait raisonnablement pu en prendre connaissance.

Art. 56/29. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronefs envoie par voie électronique le formulaire de déclaration complètement rempli d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou le formulaire de déclaration complètement rempli d'une modification significative des émissions CO₂, conjointement avec la proposition de modification significative et, le cas échéant, la proposition d'adaptation du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la proposition d'adaptation du plan de monitoring des émissions, à l'autorité compétente.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs qui a comme gestionnaire d'aéroport, soit le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense, envoie par voie électronique le formulaire de déclaration complètement rempli d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou le formulaire de déclaration complètement rempli d'une modification significative des émissions CO₂, conjointement avec la proposition de modification significative et, le cas échéant, la proposition d'adaptation du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la proposition d'adaptation du plan de monitoring des émissions, au gestionnaire de l'aéroport. Le gestionnaire de l'aéroport le transmet immédiatement à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

§ 2. L'autorité compétente confirme la réception du formulaire de déclaration d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou du formulaire de déclaration d'une modification significative des émissions CO₂, à l'exploitant d'aéronefs par voie électronique.

En dérogation à l'alinéa premier, l'autorité compétente transmet la confirmation de la réception du formulaire de déclaration d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou du formulaire de déclaration d'une modification significative des émissions CO₂, pour l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, par voie électronique à l'autorité compétente pour l'exploitation de

l'aéroport de Bruxelles National, qui à son tour la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

§ 3. L'autorité compétente envoie immédiatement le formulaire de déclaration d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou le formulaire de déclaration d'une modification significative des émissions CO₂, au bureau de vérification. Le formulaire de déclaration d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou le formulaire de déclaration d'une modification significative des émissions CO₂, est vérifié par le bureau de vérification.

Art. 56/30. Le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux lieux utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour l'exécution de ses activités aéronautiques. Le processus de vérification peut résulter en des adaptations à la proposition introduite d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la proposition introduite d'une modification significative des émissions CO₂.

Le bureau de vérification transmet un avis sur l'approbation de la proposition d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la proposition d'une modification significative des émissions CO₂ à l'autorité compétente. Si l'exploitant d'aéronefs et le bureau de vérification ont atteint un accord sur la proposition d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou sur la proposition d'une modification significative des émissions CO₂, le bureau de vérification transmet la modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiée comme étant satisfaisante ou la proposition d'une modification significative des émissions CO₂ vérifiée comme étant satisfaisante, conjointement avec l'avis, à l'autorité compétente.

Art. 56/31. § 1^{er}. Sur la base de l'avis émis par le bureau de vérification, l'autorité compétente approuve ou non la modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification significative des émissions CO₂ et, le cas échéant, l'adaptation proposée du plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou l'adaptation proposée du plan de monitoring des émissions CO₂.

§ 2. L'autorité compétente peut décider d'accorder son approbation provisoire à la modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la modification significative des émissions CO₂, tout en imposant un nombre de conditions auxquelles il doit être satisfait dans un délai fixé. L'approbation ou la désapprobation définitive de la modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la modification significative des émissions CO₂, dépend du respect ou du non-respect des conditions imposées dans le délai imposé. Pour en juger, l'autorité compétente se fera assister par le bureau de vérification. S'il n'a pas été répondu aux conditions dans le délai imposé, l'autorité compétente désapprouve la modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification significative des émissions CO₂.

§ 3. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique de la décision motivée d'approbation ou de désapprobation de la modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la modification significative des émissions CO₂. Le cas échéant, l'autorité compétente transmet par voie électronique la modification significative approuvée des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification significative approuvée des émissions CO₂ à l'exploitant d'aéronefs.

Si l'exploitant d'aéronefs a le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National comme gestionnaire d'aéroport, l'autorité compétente transmet la décision motivée d'approbation ou de désapprobation de la modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification significative des émissions CO₂ et, le cas échéant, la modification significative approuvée des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification significative approuvée des émissions CO₂, à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

§ 4. En cas d'approbation de la modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou en cas d'approbation de la modification significative des émissions CO₂, cette modification est jointe au plan de monitoring approuvé des données relatives aux tonnes-kilomètres ou au plan approuvé de monitoring des émissions comme addendum.

La modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification significative des émissions CO₂, doit immédiatement être reprise par l'exploitant d'aéronefs après l'approbation par l'autorité compétente dans le compte rendu matériel des modifications des données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le compte rendu matériel des modifications des émissions CO₂.

§ 5. L'exploitant d'aéronefs doit signaler toutes les modifications non significatives des émissions CO₂ en matière de données de contact ou d'autres données administratives qui sont nécessaires à la communication entre l'autorité compétente et l'exploitant d'aéronefs, à l'autorité compétente à partir du moment qu'il en prend connaissance ou qu'il aurait raisonnablement pu en prendre connaissance. Cela se fait par voie électronique.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs qui a comme gestionnaire d'aéroport, soit le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense, doit signaler toutes les modifications non significatives des émissions CO₂ en matière de données de contact ou d'autres données administratives qui sont nécessaires à la communication entre l'autorité compétente et l'exploitant d'aéronefs, au gestionnaire de l'aéroport à partir du moment qu'il en prend connaissance ou qu'il aurait raisonnablement pu en prendre connaissance. Cela se fait par voie électronique. Le gestionnaire de l'aéroport les transmet immédiatement à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

Art. 56/32. Le Ministre flamand fixe les modèles et notes explicatives suivantes :

1° le modèle et la note explicative pour le compte rendu matériel des modifications des données relatives aux tonnes-kilomètres ;

2° le modèle et la note explicative pour le compte rendu matériel des modifications des émissions CO₂ ;

3° le modèle et la note explicative pour le formulaire de signalement d'une modification significative des données relatives aux tonnes-kilomètres ;

4° le modèle et la note explicative pour le formulaire de signalement d'une modification significative des émissions CO₂.

Section 5. — Circonstance anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou circonstance anormale quant aux émissions CO₂

Art. 56/33. § 1^{er}. L'exploitant d'aéronefs doit, à partir du moment qu'il en prend connaissance ou qu'il aurait raisonnablement pu en prendre connaissance, enregistrer, motiver et amplement documenter toute circonstance anormale significative ou non quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou circonstance anormale significative ou non quant aux émissions CO₂ dans le compte rendu matériel des circonstances anormales quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le compte rendu matériel des circonstances anormales quant aux émissions CO₂, avec mention des mesures prises et de la méthodologie alternative de monitoring.

§ 2. L'exploitant d'aéronefs doit tout mettre en œuvre en vue de remédier dans les plus brefs délais à la circonstance anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la circonstance anormale quant aux émissions CO₂.

§ 3. Une circonstance anormale significative quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une circonstance anormale significative quant aux émissions CO₂, doit être signalée et présentée pour approbation au bureau de vérification au plus tard cinq jours suivant le jour que l'exploitant d'aéronefs en prend connaissance ou qu'il aurait raisonnablement pu en prendre connaissance.

L'exploitant d'aéronefs envoie par voie électronique le formulaire de déclaration complètement rempli d'une circonstance anormale des données relatives aux tonnes-kilomètres ou le formulaire de déclaration complètement rempli d'une circonstance anormale des émissions CO₂, conjointement avec la proposition d'une méthodique alternative de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la proposition d'une méthodique alternative de monitoring des émissions, à l'autorité compétente.

Pendant la vérification de la circonstance anormale des données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la circonstance anormale des émissions CO₂, le bureau de vérification peut contacter l'exploitant d'aéronefs en vue d'informations complémentaires. Le cas échéant, le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux lieux utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour l'exécution de ses activités aéronautiques. Le processus de vérification peut résulter en des adaptations à la proposition introduite d'une méthodique alternative de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la proposition d'une méthodique alternative de monitoring des émissions CO₂.

§ 4. Dans les deux mois suivant la réception électronique du formulaire de signalement de la circonstance anormale des données relatives aux tonnes-kilomètres ou le formulaire de signalement d'une circonstance anormale des émissions CO₂, le bureau de vérification prend une décision sur l'approbation ou la désapprobation de la méthodique alternative proposée de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la méthodique alternative proposée de monitoring des émissions CO₂.

§ 5. Le bureau de vérification informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique de la décision d'approbation ou de désapprobation de la méthodique alternative proposée de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la méthodique alternative proposée de monitoring des émissions CO₂.

Art. 56/34. Le Ministre flamand fixe les modèles et notes explicatives suivantes :

1° le modèle et la note explicative pour le compte rendu matériel des circonstances anormales des données relatives aux tonnes-kilomètres ;

2° le modèle et la note explicative pour le compte rendu matériel des circonstances anormales des émissions CO₂ ;

3° le modèle et la note explicative pour le formulaire de déclaration des circonstances anormales des données relatives aux tonnes-kilomètres ;

4° le modèle et la note explicative pour le formulaire de déclaration des circonstances anormales des émissions CO₂.

Section 6. — Rapport d'amélioration

Art. 56/35. § 1^{er}. Si le rapport de vérification du rapport des émissions de l'année calendaire n mentionne des dérogations non résolues ou des recommandations d'amélioration conformes aux articles 27, 29 et 30 du Règlement n° 600/2012, l'exploitant d'aéronefs introduit par voie électronique un rapport d'amélioration auprès de l'autorité compétente au plus tard le 30 juin de l'année calendaire n+1.

En dérogation à l'alinéa premier, l'exploitant d'aéronefs, qui a comme gestionnaire d'aéroport, soit le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, soit le Ministère de la Défense, et si le rapport de vérification du rapport des émissions de l'année calendaire n mentionne des dérogations non résolues ou des recommandations d'amélioration conformes aux articles 27, 29 et 30 du Règlement n° 600/2012, doit introduire par voie électronique un rapport d'amélioration auprès du gestionnaire de l'aéroport au plus tard le 30 juin de l'année calendaire n+1. Le gestionnaire de l'aéroport transmet immédiatement le rapport d'amélioration à l'autorité compétente, et, si le gestionnaire de l'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, également à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National.

§ 2. L'autorité compétente confirme la réception du rapport d'amélioration introduit par voie électronique à l'exploitant d'aéronefs.

En dérogation à l'alinéa premier, l'autorité compétente transmet la confirmation de la réception du rapport d'amélioration pour l'exploitant d'aéronefs dont le gestionnaire d'aéroport est le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National, par voie électronique à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui à son tour le transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

§ 3. L'autorité compétente remet sans délai le rapport d'amélioration introduit au bureau de vérification. Le rapport d'amélioration introduit est vérifié par le bureau de vérification.

§ 4. Le rapport d'amélioration décrit comment et quand l'exploitant d'aéronefs a remédié ou envisage remédier aux anomalies constatées et de quelle manière il a effectué ou envisage effectuer les améliorations recommandées.

Art. 56/36. Le bureau de vérification peut effectuer des activités de vérification aux lieux utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour l'exécution de ses activités aéronautiques. La procédure de vérification peut résulter en des adaptations au rapport d'amélioration introduit.

Le bureau de vérification émet un avis sur le rapport d'amélioration et le transmet à l'autorité compétente.

Art. 56/37. § 1^{er}. L'autorité compétente approuve ou désapprouve le rapport d'amélioration sur la base de l'avis émis par le bureau de vérification.

§ 2. L'autorité compétente informe l'exploitant d'aéronefs par voie électronique de la décision motivée d'approbation ou de désapprobation du rapport d'amélioration.

Si l'exploitant d'aéronefs a le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles National comme gestionnaire d'aéroport, l'autorité compétente transmet la décision motivée d'approbation ou de désapprobation du rapport d'amélioration à l'autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui la transmet immédiatement à l'exploitant d'aéronefs.

Section 7. — La cessation d'une activité aéronautique par l'exploitant d'aéronefs

Art. 56/38. § 1^{er}. L'exploitant doit signaler par voie électronique toute cessation de son activité aéronautique à l'autorité compétente à partir du moment qu'il en prend connaissance ou qu'il aurait raisonnablement pu en prendre connaissance, avec mention de la période pendant laquelle il n'exercera plus d'activité aéronautique.

§ 2. L'autorité compétente confirme par voie électronique la réception du signalement de la cessation de l'activité aéronautique introduit à l'exploitant d'aéronefs.

§ 3. En cas d'un signalement de cessation de l'activité aéronautique conformément au paragraphe 1^{er}, l'exploitant d'aéronefs ne doit plus disposer, après accord de l'autorité compétente, d'un plan approuvé de monitoring des émissions pour les années calendaires pour l'exploitant d'aéronefs n'exerce pas des activités aéronautiques.

L'exploitant d'aéronefs ne doit non plus introduire un rapport d'émissions vérifié pour les années calendaires pour l'exploitant d'aéronefs n'exerce pas des activités aéronautiques.

Le compte de dépôt de l'exploitant d'aéronefs recevra, pour les années pendant lesquelles aucune activité aéronautique n'a été effectuée, le statut « compte exclu », conformément à l'article 10, alinéa 5, du Règlement n° 389/2013 de la Commission du 2 mai 2013 établissant un registre de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et aux décisions n° 280/2004/CE et n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (UE) n° 920/2010 et (UE) n° 1193/2011 de la Commission.

§ 4. Un exploitant d'aéronefs qui a signalé une cessation d'une activité aéronautique, conformément au paragraphe 1^{er}, et qui commence à nouveau une activité aéronautique pendant cette période, doit, au moment que l'activité aéronautique de l'exploitant d'aéronefs a à nouveau commencé, disposer d'un plan de monitoring des émissions pour l'année calendaire concernée.

Section 8. — La restitution de quotas d'émission par l'exploitant d'aéronefs

Art. 56/39. A partir du 1^{er} janvier 2013, l'exploitant d'aéronefs est obligé de restituer des quotas d'émission par transfert au registre national des gaz à effet de serre, pour le 30 avril de chaque année calendaire au plus tard.

Le nombre de quotas d'émission restitués doit correspondre à la quantité d'émissions de CO₂ causées suite aux activités aéronautiques effectuées par l'exploitant d'aéronefs pendant l'année calendaire précédente, mentionnées dans le rapport sur les émissions pour l'année mentionnée en dernier lieu, ou doit, le cas échéant, correspondre au chiffre alternatif d'émission, défini conformément à l'article 56/26, §§ 2 et 3.

Dans le cas d'une cessation de l'activité aéronautique, l'obligation de restitution reste en vigueur pour la période pendant laquelle a effectué une autre activité aéronautique.

Art. 11. Dans l'intitulé du même arrêté les mots « pendant la première et deuxième période d'engagement » sont abrogés.

Art. 12. L'article 57, du même arrêté, est complété par un alinéa deux, rédigé comme suit :

« L'alinéa premier s'applique aux installations GES et à l'aéronautique »

Art. 13. L'article 58, du même arrêté, est complété par un alinéa deux, rédigé comme suit :

« L'alinéa premier ne s'applique qu'aux installations GES. ».

Art. 14. A l'article 59, § 1^{er} du même arrêté, les mots « aux installations GES » sont insérés entre les mots « ne s'appliquent qu' » et les mots « pendant la première période d'engagement ».

Art. 15. Dans l'intitulé de le chapitre 8 du même arrêté, les mots « pendant la deuxième période d'engagement » sont supprimés.

Art. 16. Dans le chapitre 8 du même arrêté est insérée une section 1^{re}, comprenant les articles 60 à 62 inclus, rédigés comme suit :

« *Section 1^{re}.* – Dispositions pour les installations GES ».

Art. 17. Le chapitre 8 du même arrêté est complété d'une section 2, composée d'un article 62/1 et d'un article 62/3, qui s'énoncent comme suit :

« *Section 2.* – Dispositions pour les activités aéronautiques

Art. 62/1. Quatre mois après le début de la première période, les quotas d'émission qui ne sont plus valables pendant la deuxième période et qui n'ont pas été restitués conformément à l'article 8.3.6, § 4, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, sont annulés.

Après la première période, des quotas d'émission sont attribués aux personnes pour la deuxième période en remplacement des quotas d'émission qu'elles possédaient et qui ont été annulés conformément à l'alinéa premier.

Art. 62/2. Les quotas d'émission qui ont été alloués pour la deuxième période, ne sont valables que pour les émissions de la deuxième période.

Art. 62/3. A la demande du détenteur des quotas d'émission valables pour la deuxième période d'engagement, ces quotas d'émission sont annulés.

Les quotas d'émission qui ont été restitués conformément à l'article 8.3.6, § 4, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, sont annulés. ».

Art. 18. A l'article 4 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 1^{er} septembre 2006, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa premier, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et le mot « est » ;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa premier, la partie de phrase « conformément à l'article 13.5.1, alinéa premier, du Décret sur l'Energie du 8 mai 2009 » est remplacée par la partie de phrase « conformément à l'article 8.5.1, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, » ;

3° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa premier, la partie de phrase « ou conformément à l'article 56/39 du présent arrêté » est abrogée ;

4° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa deux, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et le mot « est » ;

5° dans le paragraphe 2, premier alinéa, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et le mot « est » ;

6° dans le paragraphe 2, alinéa premier, la partie de phrase « conformément à l'article 13.5.1, alinéa premier, du Décret sur l'Energie du 8 mai 2009 » est remplacée par la partie de phrase « conformément à l'article 8.5.1, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, » ;

7° dans le paragraphe 2e, alinéa premier, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et le mot « est » ;

8° dans le paragraphe 2, alinéa premier, la partie de phrase « conformément à l'article 13.5.4, § 2, du Décret sur l'Energie du 8 mai 2009 » est remplacée par la partie de phrase « conformément à l'article 8.5.4, § 2, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement » ;

9° dans le paragraphe 2, alinéa deux, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et le mot « est » ;

10° dans le paragraphe 2, alinéa deux, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et le mot « établit » ;

11° dans le paragraphe 3, alinéa premier, la partie de phrase « conformément à l'article 13.5.1, alinéa premier, du Décret sur l'Energie du 8 mai 2009 » est remplacée par la partie de phrase « conformément à l'article 8.5.1, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, » ;

12° dans le paragraphe 4, premier alinéa, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et les mots « une seule fois » ;

13° dans le paragraphe 5, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et les mots « après l'échéance » ;

14° dans le paragraphe 6, les mots « ou l'exploitant d'aéronefs » sont insérés entre les mots « installation GES » et les mots « qui dispose d'insuffisamment de quotas » et la partie de phrase « ou cités dans l'article 56/39 du présent arrêté » est insérée entre le mot « VLAREM » et la partie de phrase « , est annuellement ».

Art. 19. Dans le même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du vendredi 7 juin 2013, sont insérés les articles 63/1 et 63/2, rédigés comme suit :

« Art. 63/1. § 1^{er}. Conformément à l'article 8.5.2, § 1^{er}, alinéa premier, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, une amende administrative est imposée à l'exploitant d'aéronefs qui ne dispose pas d'un plan de monitoring des émissions approuvé.

En dérogation à l'alinéa premier, une amende administrative est imposée conformément à l'article 8.5.2, § 1^{er}, alinéa deux, du décret précité, à l'exploitant d'aéronefs qui demande une activité aéronautique après le 31 décembre 2012 et qui dispose d'une autorisation d'exploitation belge et qui ne dispose pas d'un plan de monitoring des émissions approuvé au plus tard six mois après le début de l'activité aéronautique.

En dérogation à l'alinéa premier, une amende administrative est imposée conformément à l'article 8.5.2, § 1^{er}, alinéa deux, du décret précité, à l'exploitant d'aéronefs qui recommence une activité aéronautique après cessation de cette activité aéronautique et qui ne dispose pas d'un plan de monitoring des émissions approuvé au plus tard six mois après la date à laquelle l'activité aéronautique a été recommencée.

En dérogation à l'alinéa premier, une amende administrative est imposée conformément à l'article 8.5.2, § 1^{er}, alinéa deux, du décret précité, à l'exploitant d'aéronefs qui commence une activité aéronautique après le 31 décembre 2012 et qui ne dispose pas d'une autorisation d'exploitation belge et qui ne dispose pas d'un plan de monitoring des émissions approuvé au plus tard six mois après la date de publication par la Commission européenne de la liste des exploitants d'aéronefs, citée dans l'article 18bis, alinéa trois, de la Directive.

§ 2. L'amende administrative est calculée sur la base de la formule :

$E \times 0,50$ euros, où

E sont les émissions CO₂ estimées, exprimées en tonnes de CO₂, émises suite aux activités aéronautiques de l'exploitant d'aéronefs pendant la période de monitoring de référence. Les émissions CO₂ sont estimées sur la base des données de l'UE ETS Support Facility.

Si l'exploitant d'aéronefs n'a pas effectué des activités aéronautiques pendant l'entière période de monitoring de référence, les émissions pour cette période sont estimées et extrapolées suivant la durée de la période de monitoring. La période de monitoring est la période entre la date à laquelle l'exploitant d'aéronefs doit disposer d'un plan de monitoring des émissions approuvé conformément à l'article 8.3.6 du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, et la fin de l'année calendaire pendant laquelle cette date tombe.

Dans le présent paragraphe, il faut entendre par période de monitoring de référence, la période la plus récente qui est égale à la période de monitoring et qui précède la date à laquelle l'exploitant d'aéronefs doit disposer d'un plan de monitoring des émissions approuvé.

§ 3. La procédure, citée dans l'article 63, § 2 au § 5 inclus, s'applique aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2.

Art. 63/2. § 1^{er}. Conformément à l'article 8.5.2, § 2, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, une amende administrative est imposée à l'exploitant d'aéronefs qui n'a pas introduit un plan de monitoring des émissions vérifié comme étant satisfaisant au 31 mars de chaque année.

L'amende administrative est calculée sur la base de la formule :

$E \times 0,50$ euros, où

E sont les émissions CO₂ estimées, exprimées en tonnes de CO₂, émises suite aux activités aéronautiques de l'exploitant d'aéronefs pendant l'année à laquelle le rapport a trait pour lesquelles aucun rapport sur les émissions n'a été introduit. Les émissions CO₂ sont estimées sur la base de l'UE ETS Support Facility.

§ 2. La procédure, citée dans l'article 63, § 2 au § 5 inclus, s'applique aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2.

§ 3. L'exploitant dont le rapport sur les émissions de l'année calendaire précédent n'a pas été vérifié comme étant satisfaisant au plus tard au 31 mars de l'année courante, ne peut plus transférer, conformément à l'article 8.36, § 2, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, des quotas d'émission jusqu'à ce que le rapport sur les émissions soit vérifié comme étant satisfaisant ou jusqu'à ce qu'un chiffre alternatif d'émission soit défini et introduit dans le registre national des gaz à effet de serre. ».

Art. 20. L'article 66, § 1^{er}, alinéa premier, du même arrêté, est complété par la partie de phrase suivante :

« , soit le droit de crédit international pour cette période, suivant la quantité la plus élevée. ».

Art. 21. Dans l'article 67, du même arrêté, les mots « la mesure d'utilisation de REC et URE autorisée à un exploitant d'une installation GES » sont remplacés par les mots « le droit de crédit international d'un exploitant d'une installation GES ».

Art. 22. Dans l'article 68, du même arrêté, les mots « la mesure d'utilisation de REC et URE autorisée à un exploitant d'une installation GES » sont remplacés par les mots « le droit de crédit international d'un exploitant d'une installation GES ».

Art. 23. Dans l'article 69, alinéa premier, du même arrêté, les mots « la mesure d'utilisation de REC et URE autorisée à un exploitant d'une installation GES » sont remplacés par les mots « le droit de crédit international d'un exploitant d'une installation GES ».

Art. 24. Dans l'article 71, alinéa premier, du même arrêté, les mots « la mesure d'utilisation de REC et URE autorisée à un exploitant d'une installation GES » sont remplacés par les mots « le droit de crédit international d'un exploitant d'une installation GES ».

Art. 25. Au chapitre 10 du même arrêté est insérée une section 1/1, comprenant les articles 73/1 et 73/2, rédigés comme suit :

« *Section 1/1.* Restitution des REC et des URE par l'exploitant d'aéronefs

Art. 73/1. Le droit de crédit international pour la deuxième période est défini comme étant 15 pour cent du nombre de quotas d'émission que l'exploitant doit restituer en application de l'article 8.3.6, § 4, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement.

Art. 73/2. Le droit de crédit international pour la première période est défini comme étant 1,5 pour cent du nombre de quotas d'émission que l'exploitant doit restituer en application de l'article 8.3.6, § 4, du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, avec maintien du droit de crédit international non utilisé qui a été attribué à l'exploitant d'aéronefs conformément à l'article 73/1 du présent arrêté.

Art. 26. A l'article 4 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 1^{er} septembre 2006, sont apportées les modifications suivantes :

1° au point 1°, « 84° » est remplacé par « 85° ».

2° au point 2°, les mots « principes directeurs » sont remplacés par le mot « procédures » et les mots « , introduire, actualiser » sont insérés entre les mots « établir » et les mots « et modifier » et « 84° » est remplacé par « 85° » ;

3° au point 3°, « 85° » est remplacé par « 86° ».

4° le point 4° est remplacé par la disposition suivante :

« 4° les procédures d'introduction du rapport sur les émissions vérifiées conformément à l'obligation citée dans l'article 4.10.1.5 du titre II du VLAREM ; » ;

5° il est ajouté les points 5° à 7° inclus rédigés comme suit :

« 5° le modèle du rapport d'amélioration, cité dans l'article 69, alinéa 1^{er}, du règlement n° 601/2012 ;

6° le modèle du rapport de vérification, cité dans l'article 27 du règlement n° 601/2012 ;

7° les valeurs niveau 2a spécifiques aux pays, citées dans l'article 31, alinéa 1^{er}, b) et c) du règlement n° 601/2012. »

Art. 27. Dans le même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du vendredi 7 juin 2013, il est inséré un article 104/1, rédigé comme suit :

« Art. 104/1. Si la décision de la Commission du 24 décembre 2009 établissant, conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil, la liste des secteurs et sous-secteurs considérés comme exposés à un risque important de fuite de carbone et la Décision de la Commission du 27 avril 2011 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10 bis de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil sont modifiées, le Ministre flamand procède aux adaptations nécessaires dans les annexes 3.1 et 4 auprès du présent arrêté. ».

Art. 28. A l'annexe 3.1, 1, du même arrêté, les lignes :

«

Plâtre	Plâtres constitués de gypse calciné ou de sulfate de calcium (y compris pour utilisation dans la construction, l'apprêt des tissus ou du papier, la dentisterie et l'assainissement des terres), en tonnes de plâtre stuc. Le plâtre Alpha n'est pas visé par ce référentiel de produit.	Sont inclus tous les procédés directement ou indirectement liés aux phases de production : broyage, séchage et calcination.	Non	0,048
Gypse secondaire sec	Gypse secondaire sec (gypse synthétique, qui est un sous-produit recyclé de l'industrie électrique, ou matériaux recyclés provenant des déchets de construction et de la démolition), exprimé en tonnes de produit.	Sont inclus tous les procédés directement ou indirectement liés au séchage de gypse secondaire.	Non	0,017

»

sont remplacées par les lignes :

«

Plâtre	Plâtres constitués de gypse calciné ou de sulfate de calcium (y compris pour utilisation dans la construction, l'apprêt des tissus ou du papier, la dentisterie et l'assainissement des terres), en tonnes de plâtre stuc. Le plâtre Alpha n'est pas visé par ce référentiel de produit.	Sont inclus tous les procédés directement ou indirectement liés aux phases de production : broyage, séchage et calcination.	oui	0,048
Gypse secondaire sec	Gypse secondaire sec (gypse synthétique, qui est un sous-produit recyclé de l'industrie électrique, ou matériaux recyclés provenant des déchets de construction et de la démolition), exprimé en tonnes de produit.	Sont inclus tous les procédés directement ou indirectement liés au séchage de gypse secondaire.	oui	0,017

»

Art. 29. A l'annexe 3.1.2 du même arrêté, modifiée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 juin 2013, sont apportées les modifications suivantes :

«

Plaques de plâtre	Ce référentiel de produit vise les plaques, feuilles, panneaux, carreaux, les articles similaires en plâtre ou les compositions à base de plâtre, (non) revêtues ou renforcées avec du papier ou du carton, à l'exception des articles agglomérés ou ornés avec du plâtre (en tonnes de plâtre stuc). Les plaques de plâtre fibrées à haute densité ne sont pas visées par ce référentiel de produit.	Sont inclus tous les procédés directement ou indirectement liés aux phases de production : broyage, séchage, calcination et séchage des plaques. Pour déterminer les émissions indirectes, seule la consommation électrique des pompes à chaleur mises en œuvre dans la phase de séchage est prise en compte.	Non	0,131
-------------------	---	--	-----	-------

»

est remplacée par la ligne :

«

Plaques de plâtre	Ce référentiel de produit vise les plaques, feuilles, panneaux, carreaux, les articles similaires en plâtre ou les compositions à base de plâtre, (non) revêtues ou renforcées avec du papier ou du carton, à l'exception des articles agglomérés ou ornés avec du plâtre (en tonnes de plâtre stuc). Les plaques de plâtre fibrées à haute densité ne sont pas visées par ce référentiel de produit.	Sont inclus tous les procédés directement ou indirectement liés aux phases de production : broyage, séchage, calcination et séchage des plaques. Pour déterminer les émissions indirectes, seule la consommation électrique des pompes à chaleur mises en œuvre dans la phase de séchage est prise en compte.	oui	0,131
-------------------	---	--	-----	-------

»

Art. 30. A l'article 4 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 juin 2013, sont apportées les modifications suivantes :

1° pour la règle :

«

15331427	Concentré de tomates
----------	----------------------

»

les lignes suivantes sont insérées :

«

15311230	Farine, semoule et flocons de pommes de terre
15311250	Pommes de terre, conservées d'une manière autre qu'au vinaigre ou à l'acide acétique, congelées

»

2° entre la ligne :

«

155154	Lactose et sirop de lactose
--------	-----------------------------

»

et la ligne :

«

15841100	Pâte de cacao
----------	---------------

»

la ligne suivante est insérée :

«

15515533	Lactosérum en poudre, granulés ou autres formes solides
----------	---

»

3° entre la ligne :

«

26821620	Vermiculite expansée, argiles expansées, et produits minéraux similaires expansés même mélangés entre eux
----------	---

»

la ligne suivante est insérée :

«

28401133	Pièces forgées en acier à forme libre : essieux de machines et vilebrequins
----------	---

»

4° entre la ligne :

«

2640	Fabrication de briques, de tuiles et de produits de construction, en terre cuite
------	--

»

et la ligne :

«

2751	Fonderie de fonte
------	-------------------

»

les lignes suivantes sont insérées :

«

2653	Fabrication de plâtre
2662	Fabrication d'éléments en plâtre pour la construction

».

Art. 31. Le présent arrêté entre en vigueur le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 32. Le Ministre flamand chargé de l'environnement et de la politique des eaux est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 4 avril 2014.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

La Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de la Culture,

J. SCHAUVLIEGE