

FEDERAAL AGENTSCHAP
VOOR DE VEILIGHEID VAN DE VOEDSELKETEN

[C – 2014/18153]

4 APRIL 2014. — Koninklijk besluit houdende inwerkingtreding van artikel 4 van het koninklijk besluit van 7 februari 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2005 tot vaststelling van aanvullende maatregelen voor de organisatie van de officiële controles van voor menselijke consumptie bestemde producten van dierlijke oorsprong

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op verordening (EU) nr. 218/2014 van de Commissie van 7 maart 2014 tot wijziging van de bijlagen bij de verordeningen (EG) nr. 853/2004 en (EG) nr. 854/2004 van het Europees Parlement en de Raad en verordening (EG) nr. 2074/2005 van de Commissie, artikel 2, 1);

Gelet op de wet van 5 september 1952 betreffende de vleeskeuring en de vleeshandel, artikel 13, gewijzigd bij de wetten van 15 april 1965, 27 mei 1997 en 23 december 2009;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 februari 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2005 tot vaststelling van aanvullende maatregelen voor de organisatie van de officiële controles van voor menselijke consumptie bestemde producten van dierlijke oorsprong, artikel 5;

Op de voordracht van de Minister van Landbouw,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 4 van het koninklijk besluit van 7 februari 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2005 tot vaststelling van aanvullende maatregelen voor de organisatie van de officiële controles van voor menselijke consumptie bestemde producten van dierlijke oorsprong treedt in werking op 1 juni 2014.

Art. 2. De minister bevoegd voor de veiligheid van de voedselketen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 april 2014.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Landbouw,
Mevr. S. LARUELLE

AGENCE FEDERALE
POUR LA SECURITE DE LA CHAINE ALIMENTAIRE

[C – 2014/18153]

4 AVRIL 2014. — Arrêté royal portant mise en vigueur de l'article 4 de l'arrêté royal du 7 février 2014 modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2005 fixant des mesures complémentaires pour l'organisation des contrôles officiels concernant les produits d'origine animale destinés à la consommation humaine

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le règlement (UE) n° 218/2014 de la Commission du 7 mars 2014 modifiant certaines annexes des règlements (CE) n° 853/2004 et (CE) n° 854/2004 du Parlement européen et du Conseil ainsi que du règlement (CE) n° 2074/2005 de la Commission, article 2, 1);

Vu la loi du 5 septembre 1952 relative à l'expertise et au commerce des viandes, l'article 13, modifié par les lois des 15 avril 1965, 27 mai 1997 et 23 décembre 2009;

Vu l'arrêté royal du 7 février 2014 modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2005 fixant des mesures complémentaires pour l'organisation des contrôles officiels concernant les produits d'origine animale destinés à la consommation humaine, article 5;

Sur la proposition de la Ministre de l'Agriculture,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'article 4 de l'arrêté royal du 7 février 2014 modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2005 fixant des mesures complémentaires pour l'organisation des contrôles officiels concernant les produits d'origine animale destinés à la consommation humaine entre en vigueur le 1^{er} juin 2014.

Art. 2. Le ministre qui a la sécurité alimentaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 4 avril 2014.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Agriculture,
Mme S. LARUELLE

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

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2014/35294]

14 FEBRUARI 2014. — Decreet tot wijziging van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en het Energiedecreet van 8 mei 2009 (1)

Het VLAAMS PARLEMENT heeft aangenomen en Wij, REGERING, bekrachtigen hetgeen volgt:

Decreet tot wijziging van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en het Energiedecreet van 8 mei 2009

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt een titel VIII ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel VIII. Klimaat”.

Art. 3. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in titel VIII, ingevoegd bij artikel 2, een hoofdstuk I ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Algemene bepalingen”.

Art. 4. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 3, een artikel 8.1.1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.1.1. Dit decreet voorziet, voor wat de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest betreft, in de omzetting van de Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad, zoals tot op heden gewijzigd.”.

Art. 5. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 3, een artikel 8.1.2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.1.2. In deze titel wordt verstaan onder:

1° bevoegde autoriteit: de instantie, aangewezen conform artikel 18 van Richtlijn 2003/87/EG, zijnde de afdeling van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, bevoegd voor luchtverontreiniging;

2° BKG-installatie: een vaste technische eenheid waarin een of meer van de activiteiten en processen, zoals omschreven in de indelingslijst in bijlage I, van titel I, van het VLAREM en aangeduid met de letter Y in de vierde kolom van de indelingslijst in bijlage I, van titel I, van het VLAREM, alsmede andere op dezelfde locatie ten uitvoer gebrachte en daarmee rechtstreeks samenhangende activiteiten plaatsvinden die technisch in verband staan met voormelde activiteiten en die gevolgen kunnen hebben voor de emissies en de verontreiniging;

3° broeikasgassen: koolstofdioxide (CO₂), methaan (CH₄), distikstofoxide (N₂O), onvolledig gefluoreerde koolwaterstoffen (HFK's), perfluorkoolwaterstoffen (PFK's) en zwavelhexafluoride (SF₆);

4° eerste verbintenisperiode: de periode van 1 januari 2008 tot en met 31 december 2012;

5° emissie: de emissie van broeikasgassen in de atmosfeer door bronnen die aanwezig zijn in een BKG-installatie, of de emissie door een vliegtuig van CO₂ ten gevolge van een luchtvaartactiviteit;

6° emissierecht: een overdraagbaar recht om gedurende een bepaalde periode of handelsperiode één ton CO₂-equivalent aan broeikasgassen uit te stoten;

7° handelsperiode: de eerste verbintenisperiode of de tweede verbintenisperiode;

8° klimaatfonds: het Vlaamse Klimaatfonds, opgericht bij artikel 14 van het decreet van 13 juli 2012 houdende bepalingen tot begeleiding van de tweede aanpassing van de begroting 2012;

9° luchthavenbeheerder: de publiekrechtelijke of privaatrechtelijke persoon die verantwoordelijk is voor de luchthaven waaraan de meeste luchtvaartactiviteiten van de vlieg- tuigexploitant worden toegeschreven in het referentiejaar;

10° luchtvaartactiviteit: een activiteit als vermeld in bijlage VI bij dit decreet;

11° Nationale Klimaatcommissie: de commissie, vermeld in artikel 3 van het samenwerkingsakkoord van 14 november 2002 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het opstellen, het uitvoeren en het opvolgen van een Nationaal Klimaatplan, alsook het rapporteren, in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake Klimaatverandering en het Protocol van Kyoto;

12° periode: de duur waarvoor er een vast volume emissierechten wordt toegewezen dat bestemd is om de emissies van een luchtvaartactiviteit te dekken, in casu van 1 januari tot en met 31 december 2012 (eerste periode), van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2020 (tweede periode) enzovoort;

13° Protocol van Kyoto: het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, gesloten in Kyoto op 11 december 1997 en goedgekeurd bij het decreet van 22 februari 2002;

14° referentiejaar: met betrekking tot een vliegtuigexploitant die na 1 januari 2006 zijn exploitatie in de Europese Economische Ruimte is begonnen, het eerste kalenderjaar van die exploitatie; in alle andere gevallen, het kalenderjaar dat is ingegaan op 1 januari 2006;

15° Richtlijn 2003/87/EG: Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad;

16° samenwerkingsakkoord van 2 september 2013: 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;

17° ton CO₂-equivalent: een metrische ton koolstofdioxide (CO₂) of een hoeveelheid van een ander broeikasgas met een gelijkwaardig aardopwarmingspotentieel;

18° tweede verbintenisperiode: de periode van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2020;

19° Verordening nr. 600/2012: Verordening (EU) nr. 600/2012 van de Commissie van 21 juni 2012 inzake de verificatie van broeikasgasemissie- en tonkilometersverslagen en de accreditatie van verificateurs krachtens Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad;

20° vliegtuigexploitant: de persoon die een luchtvaartuig exploiteert op het moment dat die een luchtvaartactiviteit uitoefent, of, als die persoon niet bekend is of niet is geïdentificeerd door de eigenaar van het vliegtuig, de eigenaar van het vliegtuig.”.

Art. 6. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in titel VIII, ingevoegd bij artikel 2, een hoofdstuk II ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Bepalingen over BKG-installaties”.

Art. 7. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 6, een artikel 8.2.1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.2.1. § 1. De Vlaamse Regering legt aan de BKG-installaties die broeikasgassen uitstoten en die onder het toepassingsgebied van de Richtlijn 2003/87/EG vallen, als exploitatievoorwaarde op dat die BKG-installaties over een broeikasgasvergunning moeten beschikken. Op basis van de voorwaarden die van toepassing zijn op de BKG-installatie, opgenomen in die broeikasgasvergunning, wordt jaarlijks een bepaald aantal emissierechten, met uitzondering van de emissierechten die aan de vliegtuigexploitanten worden toegewezen, bij het nationaal register ingeleverd in overeenstemming met de hoeveelheid broeikasgassen die in het voorgaande jaar is uitgestoten.

In het eerste lid wordt verstaan onder nationaal register: het register, vermeld in het samenwerkingsakkoord van 18 juni 2008 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de organisatie en het administratief beheer van het gestandaardiseerd en genormaliseerd registersysteem van België overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en Beschikking 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad.

§ 2. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor de broeikasgasvergunning en de regels voor de bewaking en de rapportering van de emissies, voor de verificatie van die rapporten en voor de inlevering van emissierechten.”.

Art. 8. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 6, een artikel 8.2.2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.2.2. In overeenstemming met Richtlijn 2003/87/EG bepaalt de Vlaamse Regering:

1° de totale hoeveelheid emissierechten die per handelsperiode aan BKG-installaties in het Vlaamse Gewest worden toegekend;

2° de wijze waarop die emissierechten aan de BKG-installaties in kwestie worden toegewezen;

3° de nadere regels voor de toewijzing, de aanvraag van een toewijzing, de verlening, de stopzetting van de verlening, de opschorting van de verlening, de geldigheid en de annulering van de emissierechten;

4° de regels voor het opstellen en het controleren van een register in de vorm van een elektronische databank waarmee de emissierechten worden uitgegeven, gehouden, overgedragen en geannuleerd;

5° de nadere regels voor het vaststellen van de grenzen van een BKG-installatie;

6° de nadere regels voor het gebruik van flexibele mechanismen door BKG-installaties.”.

Art. 9. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in titel VIII, ingevoegd bij artikel 2, een hoofdstuk III ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk III. Bepalingen over vliegtuigexploitanten”.

Art. 10. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk III, ingevoegd bij artikel 9, een afdeling 1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 1. Algemene bepalingen”.

Art. 11. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 1, ingevoegd bij artikel 10, een artikel 8.3.1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.3.1. Een luchthaven krijgt een luchtvaartactiviteit toegeschreven als deze vertrekt van deze luchthaven of als deze landt op deze luchthaven, op voorwaarde dat de vlucht niet vertrekt vanuit een lidstaat waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is.”.

Art. 12. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 1, ingevoegd bij artikel 10, een artikel 8.3.2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.3.2. De bevoegde autoriteit van elke vliegtuigexploitant, die onder de administratieve bevoegdheid van België valt, wordt vermeld op de lijst die overeenkomstig artikel 4 van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 gepubliceerd wordt door de register-administrateur.

In het eerste lid wordt verstaan onder registeradministrateur: de persoon of personen die het nationaal register beheert of beheren en bijhoudt of bijhouden overeenkomstig het samenwerkingsakkoord van 18 juni 2008 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de organisatie en het administratief beheer van het gestandaardiseerd en genormaliseerd registersysteem van België overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en Beschikking 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Het Vlaamse Gewest is de bevoegde autoriteit voor elke vliegtuigexploitant die onder de administratieve bevoegdheid van België valt en waarvoor geldt dat de luchthaven die beheerd wordt door de luchthavenbeheerder van de betreffende vliegtuigexploitant, op het grondgebied van het Vlaamse Gewest ligt.”.

Art. 13. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 1, ingevoegd bij artikel 10, een artikel 8.3.3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.3.3. Ter uitvoering van artikel 22 van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 kan de Vlaamse Regering bepalen om de taken van de luchthavenbeheerders van de luchthavens op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal, die verband houden met de uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2003, te delegeren aan de bevoegde autoriteit.”.

Art. 14. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk III, ingevoegd bij artikel 9, een afdeling 2 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 2. Kosteloze toewijzing van emissierechten”.

Art. 15. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 2, ingevoegd bij artikel 14, een artikel 8.3.4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.3.4. § 1. Een vliegtuigexploitant beschikt over een goedgekeurd monitoringplan tonkilometergegevens voor het toezichtsjaar. Het door de vliegtuigexploitant ingediende monitoringplan tonkilometergegevens wordt binnen vier maanden na de indiening ervan geverifieerd en, in voorkomend geval, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit en bekrachtigd door de Nationale Klimaatcommissie.

In het eerste lid wordt verstaan onder toezichtsjaar: voor de perioden van 1 januari tot en met 31 december 2012 en van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2020, het jaar 2010; voor de latere perioden, het burgerlijk jaar dat eindigt vierentwintig maanden voor de aanvang van elke periode.

§ 2. Om in aanmerking te komen voor een kosteloze toewijzing van emissierechten voor de periode, dient een vliegtuigexploitant uiterlijk eenentwintig maanden voor de aanvang van de periode een geverifieerd rapport tonkilometergegevens in.

§ 3. Het rapport tonkilometergegevens, vermeld in paragraaf 2, kan alleen betrekking hebben op tonkilometergegevens voor de periode waarvoor de vliegtuigexploitant beschikt over een goedgekeurd monitoringplan tonkilometergegevens.

De bevoegde autoriteit controleert of het rapport tonkilometergegevens is geverifieerd conform de criteria vermeld in bijlage V van Richtlijn 2003/87/EG en Verordening nr. 600/2012.

§ 4. De Vlaamse Regering kan nadere regels en procedures bepalen voor de inhoud, de indiening, de verificatie en de goedkeuring van een monitoringplan tonkilometergegevens, vermeld in paragraaf 1 en 3.

De Vlaamse Regering kan nadere regels en procedures bepalen voor de inhoud, de indiening, de verificatie en de controle van het rapport tonkilometergegevens, vermeld in paragraaf 2 en 3.

§ 5. De bevoegde autoriteit bezorgt de conform paragraaf 2 ontvangen geverifieerde rapporten tonkilometergegevens aan de Nationale Klimaatcommissie ten minste negentien maanden voor de aanvang van de periode waarop de rapporten betrekking hebben. De Nationale Klimaatcommissie bezorgt die op haar beurt aan de Europese Commissie.

§ 6. De bevoegde autoriteit berekent en maakt de volgende hoeveelheden bekend in het *Belgisch Staatsblad* binnen drie maanden na de datum waarop de Europese Commissie haar Emissierechtenbesluit neemt:

1° de totale hoeveelheid emissierechten die voor de betreffende periode wordt toegewezen aan elke vliegtuigexploitant waarvan het rapport tonkilometergegevens bij de Europese Commissie is ingediend conform paragraaf 5;

2° de hoeveelheid emissierechten die voor elk jaar van de betreffende periode aan elke vliegtuigexploitant wordt toegewezen.

In het eerste lid wordt verstaan onder Emissierechtenbesluit: het besluit van de Europese Commissie, vermeld in artikel 3*sexies*, derde lid, van Richtlijn 2003/87/EG.”.

Art. 16. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk III, ingevoegd bij artikel 9, een afdeling 3 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 3. Kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve”.

Art. 17. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 3, ingevoegd bij artikel 16, een artikel 8.3.5 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.3.5. § 1. In dit artikel wordt verstaan onder bijzondere reserve: 3% van de totale hoeveelheid toe te wijzen emissierechten voor de periode 2013-2020.

§ 2. Een vliegtuigexploitant komt in aanmerking voor een kosteloze toewijzing van emissierechten uit de bijzondere reserve voor de periode als hij vóór 30 juni in het derde jaar van de periode een aanvraag indient en als het een vliegtuigexploitant betreft die aan een van de volgende voorwaarden voldoet:

1° het is een vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na het jaar waarvoor tonkilometergegevens zijn ingediend conform artikel 8.3.4, § 2; of

2° het is een vliegtuigexploitant waarvan het aantal tonkilometers gemiddeld met meer dan 18% per jaar is gestegen tussen het referentiejaar 2010, waarvoor geverifieerde tonkilometergegevens zijn ingediend conform artikel 8.3.4, § 2, en het tweede jaar van de periode, en van wie de extra activiteit, vermeld in punt 1°, of de extra activiteit, vermeld in dit punt, niet geheel of gedeeltelijk een voortzetting is van een eerder door een andere vliegtuigexploitant uitgevoerde luchtvaartactiviteit.

De aanvraag bestaat uit een geverifieerd rapport tonkilometergegevens voor het tweede jaar van de periode en bewijzen waaruit blijkt dat de vliegtuigexploitant voldoet aan de criteria, vermeld in punt 1° of 2°.

§ 3. Het rapport tonkilometergegevens, vermeld in paragraaf 2, kan alleen betrekking hebben op tonkilometergegevens voor de periode waarvoor de vliegtuigexploitant beschikt over een goedgekeurd monitoringplan tonkilometergegevens.

De bevoegde autoriteit controleert of het rapport tonkilometergegevens is geverifieerd conform de criteria, vermeld in bijlage V van Richtlijn 2003/87/EG en de Verordening nr. 600/2012.

§ 4. De Vlaamse Regering kan nadere regels en procedures bepalen voor de inhoud, de indiening, de verificatie en de controle van het rapport tonkilometergegevens, vermeld in paragraaf 2 en 3.

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

§ 5. De bevoegde autoriteit bezorgt de aanvragen die zijn ontvangen conform paragraaf 2, aan de Nationale Klimaatcommissie uiterlijk op 30 september van het derde jaar van de periode waarop ze betrekking hebben. De Nationale Klimaatcommissie bezorgt de aanvragen op haar beurt aan de Europese Commissie.

§ 6. De bevoegde autoriteit berekent de volgende hoeveelheden en maakt ze bekend in het *Belgisch Staatsblad* binnen drie maanden na de datum waarop de Europese Commissie haar Bijzondere Reserve-emissierechtenbesluit neemt:

1° de totale hoeveelheid emissierechten die uit de bijzondere reserve voor de periode wordt toegewezen aan elke vliegtuigexploitant waarvan de aanvraag bij de Europese Commissie is ingediend conform paragraaf 5;

2° de hoeveelheid emissierechten die is toegewezen aan elke vliegtuigexploitant voor elk volledig kalenderjaar dat overblijft in de periode.

In het eerste lid wordt verstaan onder Bijzondere Reserve-emissierechtenbesluit: het besluit van de Europese Commissie, vermeld in artikel 3*septies*, vijfde lid, van Richtlijn 2003/87/EG.”

Art. 18. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk III, ingevoegd bij artikel 9, een afdeling 4 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 4. Emissie monitoringplan en emissieverslag”.

Art. 19. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 4, ingevoegd bij artikel 18, een artikel 8.3.6 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.3.6. § 1. Een vliegtuigexploitant beschikt jaarlijks uiterlijk op 1 januari over een goedgekeurd emissie monitoringplan. Het emissie monitoringplan wordt binnen vier maanden na de indiening door de vliegtuigexploitant geverifieerd en, in voorkomend geval, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. Goedgekeurde emissie monitoringplannen worden door de bevoegde autoriteit ter bekrachtiging voorgelegd aan de Nationale Klimaatcommissie.

In afwijking van het eerste lid bepaalt de Vlaamse Regering vanaf wanneer een vliegtuigexploitant die een luchtvaartactiviteit aanvangt na 31 december 2012, moet beschikken over een goedgekeurd emissie monitoringplan. De vliegtuigexploitant past zijn goedgekeurde emissie monitoringplan aan en legt het opnieuw ter goedkeuring voor aan de bevoegde autoriteit als er zich tijdens het lopende kalenderjaar nader door de Vlaamse Regering te bepalen wijzigingen voordoen die een impact hebben op de monitoringmethodologie. Het emissie monitoringplan wordt binnen vier maanden na de indiening door de vliegtuigexploitant geverifieerd en, in voorkomend geval, goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De Vlaamse Regering kan nadere regels en procedures bepalen voor de inhoud, de indiening, de verificatie en de goedkeuring van een emissie monitoringplan en voor de wijziging of de verbetering ervan.

§ 2. Een vliegtuigexploitant dient elk jaar uiterlijk op de tweede donderdag van de maand maart een als bevredigend geverifieerd emissieverslag in samen met het verificatierapport. De bevoegde autoriteit controleert of het emissieverslag is geverifieerd conform de criteria, vermeld in bijlage V van Richtlijn 2003/87/EG en de verordening nr. 600/2012, en keurt het emissieverslag in voorkomend geval goed.

Een vliegtuigexploitant waarvan het emissieverslag van het voorgaande kalenderjaar uiterlijk op 31 maart van het lopende jaar niet is geverifieerd als bevredigend, mag geen emissierechten meer overdragen tot het rapport als bevredigend is geverifieerd.

§ 3. De Vlaamse Regering kan nadere regels en procedures bepalen voor de inhoud, de indiening, de verificatie, de controle en de goedkeuring van een emissieverslag.

§ 4. Een vliegtuigexploitant levert elk jaar uiterlijk tegen 30 april emissierechten in ter dekking van de CO₂-emissies van het voorgaande jaar.

De Vlaamse Regering kan voor het inleveren van emissierechten nadere regels en procedures bepalen.”

Art. 20. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in titel VIII, ingevoegd bij artikel 2, een hoofdstuk IV ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk IV. Steunprogramma's voor de toepassing van flexibiliteitsmechanismen”.

Art. 21. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk IV, ingevoegd bij artikel 20, een afdeling 1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 1. Algemene bepaling”.

Art. 22. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 1, ingevoegd bij artikel 21, een artikel 8.4.1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.4.1. De Vlaamse Regering kan tegemoetkomingen verstrekken in de administratieve kosten die gepaard gaan met de voorbereiding van en de deelname aan projecten in het kader van de flexibiliteitsmechanismen Gezamenlijke Uitvoering en het Mechanisme voor Schone Ontwikkeling, vermeld in het Protocol van Kyoto.

De Vlaamse Regering kan ook tegemoetkomingen verstrekken in de uitvoering van projecten in het kader van de flexibiliteitsmechanismen, vermeld in het eerste lid, met het oog op de verwerving van emissierechten door de Vlaamse overheid.”.

Art. 23. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk IV, ingevoegd bij artikel 20, een afdeling 2 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 2. Hoogte van de tegemoetkoming”.

Art. 24. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 2, ingevoegd bij artikel 23, een artikel 8.4.2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.4.2. De Vlaamse Regering bepaalt de hoogte van de tegemoetkomingen en de kosten die in aanmerking komen, vermeld in deze afdeling, en de nadere regels voor de aanvraag, de beoordeling van de aanvragen en de toekenning van de tegemoetkomingen.

De tegemoetkomingen, vermeld in het eerste lid, kunnen de vorm aannemen van een subsidie, een lening tegen een verlaagde rentevoet, een voorschot of een ander geldelijk voordeel.”.

Art. 25. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in afdeling 2, ingevoegd bij artikel 23, een artikel 8.4.3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.4.3. § 1. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere uitvoeringsvoorwaarden en regels voor het inzetten van de flexibiliteitsmechanismen, vermeld in het Protocol van Kyoto of zoals uitgewerkt in Europese of internationale wetgeving of akkoorden.

Wat betreft de aankoop, de inzet en de verkoop van emissierechten, voortvloeiend uit de flexibiliteitsmechanismen, vermeld in het Protocol van Kyoto of zoals uitgewerkt in Europese of internationale wetgeving of akkoorden, bepaalt de Vlaamse Regering:

- 1° de kwantitatieve doelstellingen;
- 2° de strategie;
- 3° de aard van de emissierechten;
- 4° de in te zetten kanalen;
- 5° de financieringswijze.

De Vlaamse Regering kan ook kwalitatieve randvoorwaarden vaststellen voor de aankoop en inzet van emissierechten, voortvloeiend uit de flexibiliteitsmechanismen, vermeld in het Protocol van Kyoto of zoals uitgewerkt in Europese of internationale wetgeving of akkoorden.

§ 2. De Vlaamse Regering legt de nadere regels vast voor de goedkeuring van projecten in het kader van de flexibiliteitsmechanismen Gezamenlijke Uitvoering en het Mechanisme voor Schone Ontwikkeling, vermeld in het Protocol van Kyoto, en de voorwaarden voor deelname van een particuliere of openbare organisatie aan deze projecten. De Vlaamse Regering kan besluiten om voor de administratieve behandeling van die projectaanvragen de vaste kosten en de dossierkosten te laten aanrekenen aan de indiener van het verzoek tot goedkeuring van het project. De Vlaamse Regering bepaalt ook de hoogte en de betalingswijze van die kosten. De inkomsten die voortvloeien uit die kosten, worden toegewezen aan het klimaatfonds.”.

Art. 26. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in titel VIII, ingevoegd bij artikel 2, een hoofdstuk V ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk V. Sancties”.

Art. 27. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk V, ingevoegd bij artikel 26, een artikel 8.5.1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.5.1. De afdeling van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, bevoegd voor luchtverontreiniging, legt aan de exploitant van een BKG-installatie of de vliegtuigexploitant een administratieve geldboete op voor elke ton CO₂-equivalent die uitgestoten wordt en waarvoor met toepassing van artikel 8.2.1, § 1, of artikel 8.3.6, § 4, geen emissierechten zijn ingeleverd. Per ton uitgestoten CO₂-equivalent bedraagt de administratieve geldboete 100 euro. De betaling van de boete wegens emissieoverschrijding ontslaat de exploitant van een BKG-installatie of de vliegtuigexploitant niet van de verplichting, bij de inlevering van emissierechten in verband met het volgende kalenderjaar, een hoeveelheid emissierechten in te leveren die gelijk is aan de emissieoverschrijding.

In het eerste lid wordt verstaan onder exploitant van een BKG-installatie: de houder(s) van de milieuvergunning(en) van de BKG-installatie.

De administratieve geldboete, vermeld in het eerste lid, wordt vanaf 1 januari 2014 overeenkomstig het Europese indexcijfer van de consumptieprijzen verhoogd.

De Vlaamse Regering neemt maatregelen om de publicatie te verzekeren van de namen van de exploitanten of de vliegtuigexploitanten die onvoldoende emissierechten inleveren om te voldoen aan de verplichtingen die opgelegd zijn met toepassing van artikel 8.2.1, § 1, of artikel 8.3.6, § 4.”

Art. 28. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk V, ingevoegd bij artikel 26, een artikel 8.5.2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.5.2. § 1. Aan een vliegtuigexploitant die op 1 januari van elk jaar niet beschikt over een goedgekeurd emissie monitoringplan als vermeld in artikel 8.3.6, § 1, eerste lid, kan een administratieve geldboete worden opgelegd die minimaal 5000 euro en maximaal 450.000 euro bedraagt.

In afwijking van het eerste lid kan vanaf het moment dat de vliegtuigexploitant moet beschikken over een goedgekeurd emissie monitoringplan vastgesteld door de Vlaamse Regering, en daarna jaarlijks op 1 januari, aan een vliegtuigexploitant, als vermeld in artikel 8.3.6, § 1, tweede lid, een administratieve geldboete worden opgelegd die minimaal 5000 euro en maximaal 450.000 euro bedraagt.

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

§ 2. Aan een vliegtuigexploitant die uiterlijk op 31 maart van elk jaar geen emissieverslag dat geverifieerd is conform verordening nr. 600/2012, heeft ingediend conform artikel 8.3.6, § 2, van dit decreet, kan een administratieve geldboete worden opgelegd die minimaal 5000 euro en maximaal 450.000 euro bedraagt.

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

Art. 29. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk V, ingevoegd bij artikel 26, een artikel 8.5.3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.5.3. De bevoegde autoriteit kan de federale overheid adviseren om de Nationale Klimaatcommissie te gelasten de Europese Commissie te verzoeken een exploitatieverbod op te leggen aan een vliegtuigexploitant die niet voldoet aan de bepalingen, vermeld in hoofdstuk III, als de naleving van hetgeen bij of krachtens hoofdstuk III bepaald is, niet met andere handhavingsmaatregelen kan worden gegarandeerd.”.

Art. 30. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk V, ingevoegd bij artikel 26, een artikel 8.5.4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.5.4. § 1. De betrokkene wordt van de beslissing tot het opleggen van de administratieve geldboete op de hoogte gebracht met een aangetekende brief. De met redenen omklede kennisgeving vermeldt het bedrag van de administratieve geldboete.

§ 2. Als de betrokkene het oneens is met de administratieve geldboete, opgelegd conform artikel 8.5.1 of 8.5.2, kan hij, binnen tien kalenderdagen na de kennisgeving, vermeld in paragraaf 1, de ambtenaren die daarvoor aangewezen zijn door de Vlaamse Regering, daarvan op de hoogte brengen met een aangetekende brief. Na het verstrijken van die termijn is de beslissing definitief.

De betrokkene kan op zijn verzoek de documenten op basis waarvan de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete conform artikel 8.5.1 of 8.5.2 is genomen, inzien en er een kopie van ontvangen.

De betrokkene kan op zijn verzoek zijn verweer met betrekking tot de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete conform artikel 8.5.1 of 8.5.2 mondeling toelichten.

De bevoegde ambtenaren kunnen hun beslissing herroepen of het bedrag van de administratieve geldboete aanpassen als de tegenargumenten gegrond blijken te zijn. In dat geval vindt een nieuwe kennisgeving plaats.

§ 3. De administratieve geldboete wordt betaald binnen zestig kalenderdagen na de kennisgeving van de definitieve beslissing. De ambtenaren die daarvoor aangewezen zijn door de Vlaamse Regering, kunnen uitstel van betaling verlenen voor een door hen bepaalde termijn.

§ 4. Als de betrokkene in gebreke blijft bij het betalen van de administratieve geldboete, wordt de geldboete bij dwangbevel ingevorderd. Het dwangbevel wordt gevisieerd en uitvoerbaar verklaard door een ambtenaar die daarvoor door de Vlaamse Regering is aangewezen. Het dwangbevel wordt betekend bij gerechtsdeurwaardersexploitatie of per aangetekende brief. Op het dwangbevel zijn de bepalingen, vermeld in deel V van het Gerechtelijk Wetboek, van toepassing.

§ 5. De vordering tot betaling van de administratieve geldboete verjaart na verloop van vijf jaar vanaf de dag waarop ze is ontstaan. De verjaring wordt gestuit op de wijze en onder de voorwaarden, vermeld in artikel 2244 en volgende van het Burgerlijk Wetboek.”.

Art. 31. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in hoofdstuk V, ingevoegd bij artikel 26, een artikel 8.5.5 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 8.5.5. De inkomsten die voortvloeien uit de opbrengst van de administratieve geldboetes, vermeld in dit hoofdstuk, worden rechtstreeks toegewezen aan het klimaatfonds.”.

Art. 32. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt in artikel 16.1.1, eerste lid, punt 1° vervangen door wat volgt:

“1° alle andere titels van dit decreet, met uitzondering van titel I – Algemene bepalingen, titel II – Besluitvorming en inspraak, titel X – Agentschappen, titel XI – Strategische Adviesraden en titel VIII – Klimaat;”.

Art. 33. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt een bijlage VI ingevoegd die als bijlage bij dit decreet is gevoegd.

Art. 34. In artikel 1.1.2 van het Energiedecreet van 8 mei 2009, gewijzigd bij de decreten van 8 juli 2011 en 18 november 2011, wordt punt 5° opgeheven.

Art. 35. In artikel 1.1.3 van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 28 juni 2013, worden punt 15°, 17°, 18°, 19°, 21°, 34°, 35°, 36°, 51°, 88°, 104°, 108°, 113°, 124° en 131° opgeheven.

Art. 36. In het opschrift van titel VIII van hetzelfde decreet worden de woorden “en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen” opgeheven.

Art. 37. In artikel 8.1.1 van hetzelfde decreet worden de woorden “en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen” opgeheven.

Art. 38. In titel VIII van hetzelfde decreet wordt hoofdstuk VI, dat bestaat uit artikel 8.6.1, opgeheven.

Art. 39. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt titel IX, die bestaat uit artikel 9.1.1 tot en met 9.1.4, opgeheven.

Art. 40. In artikel 10.1.1 van hetzelfde decreet worden de woorden “en flexibiliteitsmechanismen” opgeheven.

Art. 41. In titel XIII van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 1 maart 2013, wordt hoofdstuk V, dat bestaat uit artikel 13.5.1 tot en met 13.5.4, opgeheven.

Art. 42. In artikel 13.7.1, eerste lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 november 2011 en gewijzigd bij het decreet van 13 juli 2012, wordt de zinsnede “met uitzondering van de administratieve geldboete vermeld in artikel 13.5.1” opgeheven.

Art. 43. Dit decreet treedt in werking op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*. Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 14 februari 2014.

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

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

Nota

Zitting 2013-2014

Stukken. — Ontwerp van decreet: 2319 - Nr. 1. — Verslag: 2319 - Nr. 2. — Tekst aangenomen door de plenaire vergadering: 2319 - Nr. 3

Handelingen. — Bespreking en aanneming: Vergadering van 5 februari 2014.

BIJLAGE:

Lijst van luchtvaartactiviteiten

Bijlage VI. Lijst van luchtvaartactiviteiten

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

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

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

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

Buiten deze activiteit vallen:

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

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

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

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

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

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

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

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

“*Militaire vluchten*” zijn vluchten die rechtstreeks verband houden met de uitoefening van militaire activiteiten.

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

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

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

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

3° vluchten in verband met opsporing en redding, vluchten in het kader van brandbestrijding, humanitaire vluchten en medische noodvluchten waarvoor de bevoegde autoriteit toestemming heeft verleend.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8° vluchten, uitgevoerd in het kader van de openbare dienstverplichtingen die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2408/92 worden opgelegd op routes in de ultra periferie gebieden, zoals vermeld in artikel 299, tweede lid, van het verdrag, of op routes waar de aangeboden capaciteit niet meer dan 30.000 zitplaatsen per jaar bedraagt.

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

9° vluchten die zonder dit punt onder deze activiteit zouden vallen, uitgevoerd door commerciële luchtvervoersondernemingen die:

- ofwel gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren;
- ofwel vluchten met een totale emissie van minder dan 10.000 ton per jaar uitvoeren.

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

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

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

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

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

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

243 vluchten bereikt of overschreden wordt.

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

Gezien om gevoegd te worden bij het decreet van 14 februari 2014 tot wijziging van het decreet van 5 juli 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en het

Energiedecreet van 8 mei 2009.

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2014/35294]

14 FEVRIER 2014. — Décret modifiant le décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement et le décret relatif du 8 mai 2009 relatif à l'Energie (1)

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit :

DÉCRET modifiant le décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement et le décret relatif du 8 mai 2009 relatif à l'Energie

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Il est inséré au décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, un titre VIII, rédigé comme suit :

« Titre VIII. Climat ».

Art. 3. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au titre VIII, inséré par l'article 2, un chapitre I^{er}, rédigé comme suit :

« Chapitre I^{er}. Dispositions générales ».

Art. 4. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre I^{er}, inséré par l'article 3, un article 8.1.1, rédigé comme suit :

« Art. 8.1.1. Le présent décret prévoit, pour ce qui concerne les compétences de la Région flamande, la transposition de la Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la Directive 96/61/CE du Conseil, telle que modifiée jusqu'à ce jour. ».

Art. 5. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre I^{er}, inséré par l'article 3, un article 8.1.2, rédigé comme suit :

« Art. 8.1.2. Dans le présent titre, on entend par :

1° autorité compétente : l'instance, désignée conformément à l'article 18 de la Directive 2003/87/CE, à savoir la division du Département de l'Environnement, de la Nature et de l'Energie, compétence pour la pollution de l'air ;

2° établissement BKG : une unité fixe technique dans laquelle une ou plusieurs des activités et processus, tels que décrits à la liste de classification à l'annexe Ire, du titre I^{er} du VLAREM, et désignés par la lettre Y dans la quatrième colonne de la liste de classification à l'annexe Ire, du titre I^{er} du VLAREM, ainsi que d'autres activités s'y rapportant directement et réalisées au même endroit qui ont un lien techniques avec les activités précitées et qui sont susceptibles d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution ;

3° gaz à effet de serre : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hydrocarbures fluorés (HFC), hydrocarbures perfluorés (PFC) ou hexafluorure de soufre (SF₆) ;

4° première période d'engagement : la période qui court du 1^{er} janvier 2008 au 31 décembre 2012 inclus ;

5° émission : l'émission de gaz à effet de serre dans l'atmosphère par des sources présentes dans un établissement BKG, ou l'émission de CO₂ par un aéronef suite à une activité aéronautique ;

6° quota d'émission : un droit transférable autorisant l'émission d'une tonne d'équivalent-CO₂ de gaz à effet de serre au cours d'une certaine période commerciale ;

7° période commerciale : la première période d'engagement ou la deuxième période d'engagement ;

8° fonds climatique : le « Vlaams Klimaatfonds » (Fonds climatique flamand), créé par l'article 14 du décret du 13 juillet 2012 contenant diverses mesures d'accompagnement du deuxième ajustement du budget 2012 ;

9° gestionnaire d'aéroport : la personne morale de droit public ou de droit privé qui est responsable pour l'aéroport auquel sont imputées la plupart des activités aériennes de l'exploitant d'aéronefs pendant l'année de référence ;

10° activité aérienne : une activité telle que mentionnée à l'annexe VI au présent décret ;

11° Commission nationale Climat : la commission, visée à l'article 3 de l'accord de coopération du 14 novembre 2002 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'établissement, l'exécution et au suivi d'un Plan national Climat, ainsi que l'établissement de rapports, dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements climatiques et du Protocole de Kyoto ;

12° période : la durée pour laquelle un volume fixe de droits d'émissions est attribué, destiné pour couvrir les émissions d'une activité aéronautique, en l'occurrence du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012 inclus (première période), du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2020 inclus (deuxième période) etc. ;

13° Protocole de Kyoto : le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, fait à Kyoto le 11 décembre 1997 et approuvé par le décret du 22 février 2002 ;

14° année de référence : en ce qui concerne l'exploitant d'aéronefs ayant commencé son exploitation dans la Communauté après le 1^{er} janvier 2006, la première année calendaire de cette exploitation; dans tous les autres cas, l'année calendaire ayant commencé le 1^{er} janvier 2006 ;

15° Directive 2003/87/CE : Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la Directive 96/61/CE du Conseil ;

16° accord de coopération du 2 septembre 2006 : l'accord de coopération du 2 septembre 2006 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'intégration d'activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions 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 ;

17° tonne d'équivalent-CO₂ : une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO₂) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent ;

18° deuxième période d'engagement : la période qui court du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2020 inclus ;

19° Règlement n° 600/2012 : Règlement (UE) N° 600/2012 de la Commission du 21 juin 2012 concernant la vérification des déclarations d'émissions de gaz à effet de serre et des déclarations relatives aux tonnes-kilomètres et l'accréditation des vérificateurs conformément à la Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ;

20° exploitant d'aéronefs : la personne exploitant un aéronef au moment où ce dernier effectue une activité aéronautique à définir par le Gouvernement flamand, ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef. ».

Art. 6. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté au titre VIII, inséré par l'article 2, un chapitre II, rédigé comme suit :

« Chapitre II. Dispositions relatives aux établissements BKG ».

Art. 7. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté au chapitre II, inséré par l'article 6, un article 8.2.1, rédigé comme suit :

« Art. 8.2.1. § 1^{er}. Le Gouvernement flamand impose comme condition d'exploitation aux établissements BKG et qui sont régis par la Directive 2003/87/CE, la détention d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. Sur la base des conditions applicables à l'établissement BKG, qui sont reprises à ladite autorisation d'émettre des gaz à effet de serre, un certain nombre de quotas, à l'exception des quotas octroyés aux exploitants des aéronefs, est soumis annuellement auprès du registre national conformément à la quantité des gaz à effet de serre émis dans l'année précédente.

Dans le premier alinéa, on entend par registre national : le registre tel que défini dans l'accord de coopération du 18 juin 2008 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'organisation et à la gestion administrative du système de registre normalisé et sécurisé de la Belgique conformément à la Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil.

§ 2. Le Gouvernement flamand arrête les conditions de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et les règles pour le contrôle et le rapportage des émissions, la vérification de ces rapports et la restitution des quotas d'émission. »

Art. 8. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté au chapitre II, inséré par l'article 6, un article 8.2.2, rédigé comme suit :

« Art. 8.2.2. En conformité avec la Directive 2003/87/CE, le Gouvernement flamand arrête : 1° la quantité globale de quotas d'émission alloués par période commerciale aux établissements BKG établis en Région flamande ;

2° le mode d'allocation des quotas aux établissements BKG en question ;

3° les modalités de l'attribution, de la demande d'une attribution, la prolongation, la cessation de l'attribution, la suspension de l'attribution, la validité et l'annulation des quotas d'émission ;

4° les règles pour l'établissement et le contrôle d'un registre sous la forme d'une base de données électronique par voie de laquelle les droits d'émission sont émis, conservés, transférés et annulés ;

5° les modalités pour la fixation des limites d'un établissement BKG ;

6° les modalités pour l'utilisation de mécanismes flexibles par les établissements BKG. ».

Art. 9. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au titre VIII, inséré par l'article 2, un chapitre III, rédigé comme suit :

« Chapitre III. Dispositions relatives aux exploitants d'aéronefs ».

Art. 10. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre III, inséré par l'article 9, une section 1^{re}, rédigée comme suit :

« Section 1^{re}. Dispositions générales ».

Art. 11. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté à la section 1^{re}, insérée par l'article 10, un article 8.3.1, rédigé comme suit :

« Art. 8.3.1. Une activité aéronautique est attribuée à un aéroport lorsque cette activité départ de cet aéroport ou lorsqu'elle atterrit à cet aéroport, à condition que le vol ne départs pas d'un état membre auquel s'applique le Traité instituant la Communauté européenne. ».

Art. 12. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté à la section 1^{re}, insérée par l'article 10, un article 8.3.2, rédigé comme suit :

« Art. 8.3.2. L'autorité compétente de chaque exploitant d'aéronefs, relevant de la compétence administrative de la Belgique, est mentionnée à la liste qui est publiée par l'administrateur du registre conformément à l'article 4 de l'accord de coopération du 2 septembre 2013.

Dans le premier alinéa, on entend par administrateur de registre : la personne ou les personnes gérant et mettant à jour le registre national conformément à l'accord de coopération du 18 juin 2008 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'organisation et à la gestion administrative du système de registre normalisé et sécurisé de la Belgique conformément à la Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil.

La Région flamande est l'autorité compétente pour chaque exploitant d'aéronefs relevant de la compétence administrative de la Belgique et à laquelle s'applique que l'aéroport qui est géré par le gestionnaire d'aéroport de l'exploitant d'aéronefs concerné, est situé sur le territoire de la Région flamande. ».

Art. 13. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté à la section 1^{re}, insérée par l'article 10, un article 8.3.3, rédigé comme suit :

« Art. 8.3.3. En exécution de l'article 22 de l'accord de coopération du 2 septembre 2013, le Gouvernement flamand peut déterminer de déléguer les tâches des gestionnaires d'aéroport des aéroports situés sur le territoire de la Région flamande, à l'exception de Bruxelles National aéroport, portant sur l'exécution de l'accord de coopération du 2 septembre 2003, à l'autorité compétente. ».

Art. 14. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre III, inséré par l'article 9, une section 2, rédigée comme suit :

« Section 2. Allocation de quotas d'émission à titre gratuit ».

Art. 15. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté à la section 2, insérée par l'article 14, un article 8.3.4, rédigé comme suit :

« Art. 8.3.4. § 1^{er}. Un exploitant d'aéronefs dispose d'un plan de suivi des données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'année de contrôle. Le plan de suivi des données relatives aux tonnes/kilomètres introduit par l'exploitant d'aéronefs est vérifié dans les quatre mois après son introduction et, le cas échéant, approuvé par l'autorité compétente et ratifié par la Commission nationale Climat.

A l'alinéa premier, on entend par année de contrôle : pour les périodes du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012 inclus et du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2020 inclus, l'année 2010 ; pour les périodes ultérieures, l'année civile qui se termine vingt-quatre mois avant le début de chaque période.

§ 2 Afin de pouvoir faire l'objet d'une allocation gratuite de quotas d'émission pour la période, un exploitant d'aéronefs introduit un rapport vérifié sur les données relatives aux tonnes/kilomètres au plus tard vingt-et-un mois avant le début de la période.

§ 3. Le rapport sur les données relatives aux tonnes/kilomètres, visé au paragraphe 2, ne peut avoir trait aux données relatives aux tonnes kilomètres pour la période pour laquelle l'exploitant d'aéronefs dispose d'un plan de monitoring approuvé sur les données relatives aux tonnes/kilomètres.

L'autorité compétente contrôle si le rapport sur les données relatives aux tonnes/kilomètres a été vérifié conformément aux critères visés à l'annexe V de la Directive 2003/87/CE et du Règlement n° 600/2012.

§ 4. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités et procédures relatives au contenu, à l'introduction, à la vérification et à l'approbation d'un plan de suivi des données relatives aux tonnes/kilomètres, tel que visé aux §§ 1^{er} et 3.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités et procédures relatives au contenu, à l'introduction, à la vérification et au contrôle du rapport sur les données relatives aux tonnes/kilomètres, tel que visé aux §§ 2 et 3.

§ 5. L'autorité compétente transmet les rapports vérifiés sur les données relatives aux tonnes/kilomètres, reçus conformément au paragraphe 2, à la Commission nationale Climat au moins dix-neuf mois avant le début de la période sur laquelle portent les rapports. La Commission nationale Climat, à son tour, les transmet à la Commission européenne.

§ 6. Dans les trois mois suivant la date à laquelle la Commission européenne prend sa décision relative aux Quotas d'émission, l'autorité compétente calcule et publie au *Moniteur belge*, les quantités suivantes :

1° la quantité totale des quotas d'émission allouée pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronefs dont le rapport sur les données relatives aux tonnes/kilomètres est introduite auprès de la Commission européenne conformément au paragraphe 5 ;

2° la quantité de quotas d'émission allouée pour chaque année de la période concernée à chaque exploitant d'aéronefs.

A l'alinéa premier, on entend par la décision relative aux Quotas d'émission : la décision de la Commission européenne, visé à l'article 3sexies, alinéa trois, de la Directive 2003/87/CE. ».

Art. 16. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 3 mars 2013, il est inséré au chapitre III, inséré par l'article 9, une section 3, rédigée comme suit :

« Section 3. Allocation de quotas d'émission à titre gratuit de la réserve spéciale ».

Art. 17. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 3 mars 2013, il est ajouté à la section 3, insérée par l'article 16, un article 8.3.5, rédigé comme suit :

« Art. 8.3.5. § 1^{er}. Dans le présent article, on entend par la réserve spéciale : 3% de la quantité totale des quotas d'émission à allouer pour la période 2013-2020.

§ 2. Un exploitant d'aéronefs est éligible à une allocation de quotas d'émission à titre gratuit de la réserve spéciale pour la période lorsqu'il introduit une demande avant le 30 juin pendant la troisième année de la période et lorsqu'il s'agit d'un exploitant d'aéronefs répondant aux conditions suivantes :

1° il s'agit d'un exploitant d'aéronefs qui commence une activité aéronautique après l'année pour laquelle des données relatives aux tonnes/kilomètres ont été introduites conformément à l'article 8.3.4, § 2, ou

2° il s'agit d'un exploitant d'aéronefs dont le nombre de tonnes/kilomètres a augmenté en moyenne de plus de 18% par an entre l'année de référence 2010, pour laquelle des données relatives aux tonnes/kilomètres ont été introduites, conformément à l'article 8.3.4, § 2, et la deuxième année de la période, et dont la l'activité supplémentaire visée au point 1°, ou l'activité supplémentaire visée à ce point n'est pas une continuation entière ou partielle d'une activité aéronautique effectuée auparavant par un autre exploitant d'aéronefs.

La demande comporte un rapport vérifié des données relatives aux tonnes/kilomètres pour la deuxième année de la période et des preuves certifiant que l'exploitant d'aéronefs répond aux critères visés aux points 1° ou 2°.

§ 3. Le rapport sur les données relatives aux tonnes/kilomètres, visé au paragraphe 2, ne peut avoir trait qu'aux données relatives aux tonnes kilomètres pour la période pour laquelle l'exploitant d'aéronefs dispose d'un plan de monitoring approuvé sur les données relatives aux tonnes/kilomètres.

L'autorité compétente contrôle si le rapport sur les données relatives aux tonnes/kilomètres a été vérifié conformément aux critères visés à l'annexe V de la Directive 2003/87/CE et du Règlement n° 600/2012.

§ 4. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités et procédures relatives au contenu, à l'introduction, à la vérification et au contrôle du rapport sur les données relatives aux tonnes/kilomètres, tel que visé aux §§ 2 et 3.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités et procédures relatives au contenu, à l'introduction et à l'approbation de la demande en vue de pouvoir faire l'objet d'une allocation gratuite des quotas d'émission provenant de la réserve spéciale pour la période 2013-2020 et peut arrêter les modalités d'une allocation gratuite des quotas d'émission provenant de la réserve spéciale pour la période.

§ 5. L'autorité compétente transmet les demandes reçues conformément au paragraphe 2 à la Commission nationale Climat au plus tard le 30 septembre de la troisième année de la période à laquelle elles on trait. La Commission nationale Climat, à son tour, transmet les demandes à la Commission européenne.

§ 6. Dans les trois mois suivant la date à laquelle la Commission européenne prend sa Décision relative aux quotas d'émission spéciaux de réserve, l'autorité compétente calcule et publie au *Moniteur belge*, les quantités suivantes :

1° la quantité totale des quotas d'émission allouée pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronefs dont la demande est introduite auprès de la Commission européenne conformément au paragraphe 5 ;

2° la quantité de quotas d'émission allouée à chaque exploitant d'aéronefs pour chaque année calendaire entière restante pendant la période.

A l'alinéa premier, on entend par l'Arrêté relatif aux quotas d'émission de réserve spéciaux : la décision de la Commission européenne, visée à l'article 3septies, alinéa cinq, de la Directive 2003/87/CE. ».

Art. 18. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre III, inséré par l'article 9, une section 4, rédigée comme suit :

« Section 4. Plan de surveillance des émissions et rapport sur les émissions ».

Art. 19. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté à la section 4, insérée par l'article 18, un article 8.3.6, rédigé comme suit :

« Art. 8.3.6. § 1^{er}. Un exploitant d'aéronefs dispose annuellement au plus tard le 1^{er} janvier d'un plan de surveillance des émissions. Le plan de surveillance des émissions est vérifié dans les quatre mois après son introduction par l'exploitant d'aéronefs et, le cas échéant, approuvé par l'autorité compétente. Les plans de surveillance des émissions approuvés sont présentés par l'autorité compétente pour ratification à la Commission nationale climat.

En dérogation à l'alinéa premier, le Gouvernement flamand décide à partir de quel moment un exploitant d'aéronefs commençant une activité aéronautique après le 31 décembre 2012, doit disposer d'un plan de surveillance des émissions approuvé. L'exploitant d'aéronefs adapte son plan de surveillance des émissions approuvé, et le présente à nouveau pour approbation à l'autorité compétente, si des modifications arrêtées par le Gouvernement flamand surviennent pendant l'année calendaire courante ayant un impact sur la méthodologie de surveillance. Le plan de surveillance des émissions est vérifié dans les quatre mois après son introduction par l'exploitant d'aéronefs et, le cas échéant, approuvé par l'autorité compétente.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités et procédures relatives au contenu, à l'introduction, à la vérification et à l'approbation d'un plan de surveillance des émissions et relatives à leur modification ou correction.

§ 2. Chaque année, au plus tard le deuxième jeudi du mois de mars, l'exploitant d'aéronefs introduit un rapport satisfaisant vérifié des émissions, ensemble avec le rapport de vérification. L'autorité compétente contrôle si le rapport sur les émissions a été vérifié conformément aux critères, visés à l'annexe V de la Directive 2003/87/CE et du Règlement n° 600/2012 et l'approuve, le cas échéant.

Un exploitant d'aéronefs dont le rapport sur les émissions de l'année calendaire précédente n'a pas été vérifié comme étant satisfaisant au plus tard le 31 mars de l'année courante, ne peut plus transférer des quotas d'émission, jusqu'à ce que le rapport ait été vérifié comme étant satisfaisant.

§ 3. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités et procédures relatives au contenu, à l'introduction, à la vérification et à l'approbation d'un rapport sur les émissions.

§ 4. Un exploitant d'aéronefs doit annuellement restituer au plus tard le 30 avril des quotas d'émission en vue de couvrir les émissions CO₂ de l'année précédente.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des modalités et des procédures pour la restitution de quotas d'émission.».

Art. 20. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au titre VIII, inséré par l'article 2, un chapitre IV, rédigé comme suit :

« Chapitre IV. Programmes d'aide pour l'application des mécanismes de flexibilité ».

Art. 21. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre IV, inséré par l'article 20, une section 1^{re}, rédigée comme suit :

« Section 1^{re}. Disposition générale ».

Art. 22. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté à la section 1^{re}, insérée par l'article 21, un article 8.4.1, rédigé comme suit :

« Art. 8.4.1. Le Gouvernement flamand peut octroyer des interventions pour les frais administratifs découlant de la préparation et la participation aux mécanismes de flexibilité de la Mise en œuvre conjointe et du Développement propre, visé au Protocole de Kyoto.

Le Gouvernement flamand peut également octroyer des interventions pour l'exécution de projets dans le cadre des mécanismes de flexibilité, visés à l'alinéa premier, en vue de l'acquisition de droits d'émission par les autorités flamandes.».

Art. 23. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre IV, inséré par l'article 20, une section 2, rédigée comme suit :

« Section 2. Importance de l'intervention ».

Art. 24. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté à la section 2^{re}, insérée par l'article 23, un article 8.4.1, rédigé comme suit :

« Art. 8.4.2. Le Gouvernement flamand fixe l'importance des interventions et des frais éligibles, visés à la présente section, ainsi que les modalités relatives à la demande, l'évaluation des demandes et l'octroi des interventions.

Les interventions, visées à l'alinéa précédent, peuvent prendre la forme d'une subvention, d'un prêt au taux d'intérêt réduit, d'une avance ou d'un autre avantage pécuniaire. ».

Art. 25. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté à la section 2, insérée par l'article 23, un article 8.4.3, rédigé comme suit :

« Art. 8.4.3. § 1^{er}. Le Gouvernement flamand arrête les conditions d'exécution et les règles pour l'application des mécanismes de flexibilité, prévus par le Protocole de Kyoto ou élaborés dans la législation ou les accords européens ou internationaux.

En ce qui concerne l'achat, l'application et la vente de quotas d'émission, découlant des mécanismes de flexibilité prévus par le Protocole de Kyoto ou élaborés dans la législation ou les accord européens ou internationaux, le Gouvernement flamand arrête :

- 1° les objectifs quantitatifs ;
- 2° la stratégie ;
- 3° la nature des quotas d'émission ;
- 4° les canaux à engager ;
- 5° le mode de financement.

Le Gouvernement flamand peut également arrêter la conditionnalité qualitative pour la vente et l'application des quotas d'émission, découlant des mécanismes de flexibilité, prévus au Protocole de Kyoto ou élaborés dans la législation ou les accords européens ou internationaux.

§ 2. Le Gouvernement flamand arrête les modalités pour l'approbation de projets dans le cadre des mécanismes de flexibilité de Mise en œuvre conjointe et de Développement propre, visé au Protocole de Kyoto, ainsi que les conditions de participation d'une organisation privée ou publique à ces projets. Pour le traitement administratif de ces demandes de projet, le Gouvernement flamand peut arrêter de faire imputer les frais fixes et les frais de dossier à l'auteur de la demande d'approbation du projet. Le Gouvernement flamand fixe également l'importance et le mode de paiement de ces frais. Les recettes découlant de ces frais sont attribuées au « Klimaatfonds. ».

Art. 26. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au titre VIII, inséré par l'article 2, un chapitre V, rédigé comme suit :

« Chapitre V. Sanctions ».

Art. 27. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté au chapitre V, inséré par l'article 26, un article 8.5.1, rédigé comme suit :

« Art. 8.5.1. La division du département de l'Environnement, de la Nature et de l'Energie, chargée de la pollution de l'air, impose une amende administrative à l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs pour chaque tonne d'équivalent de CO₂ émise et pour laquelle aucun quota d'émission n'a été restitué sur la base de l'article 8.2.1, § 1^{er}, ou de l'article 8.3.6, § 4. « L'amende administrative s'élève à 100 euros par tonne d'équivalent de CO₂ émise. Le paiement de l'amende pour dépassement d'émissions ne décharge pas l'exploitant d'un établissement BKG ou l'exploitant d'aéronefs de l'obligation de restituer une quantité de droits d'émission égale au dépassement d'émissions lors de la restitution des droits d'émission se rapportant à l'année calendaire suivante.

A l'alinéa premier, on entend par exploitant d'un établissement BKG : le(s) titulaire(s) de l'autorisation environnementale ou des autorisations environnementale de l'établissement BKG.

L'amende administrative, visée à l'alinéa premier, est augmentée à partir du 1^{er} janvier 2014 conformément à l'indice européen des prix à la consommation.

Le Gouvernement flamand prend des mesures pour assurer la publication des noms des exploitants ou des exploitants d'aéronefs qui restituent insuffisamment de quotas d'émission pour satisfaire aux obligations imposées en vertu de l'article 8.2.1, § 1^{er}, ou de l'article 8.3.6, § 4.

Art. 28. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est ajouté au chapitre V, inséré par l'article 26, un article 8.5.2, rédigé comme suit :

« Art. 8.5.2. § 1^{er}. Une amende administrative s'élevant à au minimum 5000 euros et à au maximum 450.000 euros sera imposée à un exploitant d'aéronefs qui ne dispose pas au 1^{er} janvier de chaque année d'un plan de surveillance d'émissions approuvé, conformément à l'article 8.3.6, § 1^{er}, alinéa premier.

En dérogation à l'alinéa premier, une amende administrative s'élevant à au minimum 5000 euros et à au maximum 450.000 euros peut être imposée à un exploitant d'aéronefs, tel que visé à l'article 8.3.6, § 1^{er}, alinéa deux, à partir du moment que l'exploitant d'aéronefs doit disposer d'un plan de surveillance d'émissions approuvé, et par après annuellement au 1^{er} janvier, tel qu'arrêté par le Gouvernement flamand.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités du calcul de l'amende administrative.

§ 2. Une amende administrative s'élevant à au minimum 5000 euros et à au maximum 450.000 euros peut être imposée à un exploitant d'aéronefs qui n'a pas introduit pas au 31 mars de chaque année un rapport d'émissions vérifié, conformément à l'article 8.3.6, § 2, du présent décret.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités du calcul de l'amende administrative. ».

Art. 29. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre V, inséré par l'article 26, un article 8.5.3, rédigé comme suit :

« Art. 8.5.3. L'autorité compétente peut conseiller l'autorité fédérale de charger la Commission nationale Climat de demander à la Commission européenne d'imposer une interdiction d'exploitation à un exploitant d'aéronefs qui ne répond pas aux dispositions du chapitre III lorsque le respect de ce qui a été stipulé par ou en vertu du chapitre III, ne peut être garanti par d'autres mesures de maintien. ».

Art. 30. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre V, inséré par l'article 26, un article 8.5.4, rédigé comme suit :

« Art. 8.5.4. § 1^{er}. L'intéressé est informé de la décision d'imposition d'une amende administrative par lettre recommandée. La notification motivée indique le montant de l'amende administrative.

§ 2. Lorsque l'intéressé n'est pas d'accord avec l'amende administrative imposée aux termes de l'article 8.5.1 ou l'article 8.5.2, il peut en faire part, par lettre recommandée, dans les dix jours calendaires après la notification visée au § 1^{er}, aux fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement flamand. Passé ce délai, la décision devient définitive.

Sur sa demande, l'intéressé peut consulter les documents sur la base desquels la décision d'imposition d'une amende administrative en vertu des articles 8.5.1 et 8.5.2 a été prise et en recevoir une copie.

Sur sa demande, l'intéressé peut oralement justifier sa défense relative à la décision d'imposition d'une amende administrative en vertu des articles 8.5.1 ou 8.5.2.

Les fonctionnaires compétents peuvent révoquer leur décision ou adapter le montant de l'amende administrative si ces contre-arguments s'avèrent être fondés. Dans ce cas, une nouvelle notification sera envoyée.

§ 3. L'amende administrative est payée dans les soixante jours calendaires après la notification de la décision définitive. Les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement flamand, peuvent accorder un délai de sursis de paiement qu'ils déterminent.

§ 4. Si l'intéressé manque de régler l'amende administrative, celle-ci est recouvrée par voie de contrainte. La contrainte est visée et déclarée exécutoire par un fonctionnaire désigné à cet effet par le Gouvernement flamand. La contrainte est notifiée par exploit d'huissier de justice ou par lettre recommandée. Les dispositions, visées à la partie V du Code judiciaire, s'appliquent à la contrainte.

§ 5. La demande en paiement de l'amende administrative se prescrit après cinq ans, à compter du jour où elle est née. La prescription est interrompue selon le mode et aux conditions fixés à l'article 2244 et suivants du Code civil. ».

Art. 31. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré au chapitre V, inséré par l'article 26, un article 8.5.5, rédigé comme suit :

« Art. 8.5.5. Les recettes découlant du produit des amendes administratives, visées au présent décret, sont directement attribuées au Fonds climatique. ».

Art. 32. Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, à l'article 16.1.1, alinéa premier, le point 1^o est remplacé par la disposition suivante :

« 1^o tous les autres titres du présent décret, à l'exception du titre I^{er} – Dispositions générales, titre II – Délibération et participation, titre X – Agences, titre XI – Conseils consultatifs stratégiques et titre VIII – Climat ».

Art. 33. Dans le même arrêté, modifié en dernier lieu par le décret du 1^{er} mars 2013, il est inséré une annexe VI, jointe en tant qu'annexe au présent arrêté.

Art. 34. Dans l'article 1.1.2 du décret relatif à l'Energie du 8 mai 2009, modifié par les décrets des 8 juillet 2011 et 18 novembre 2011, le point 5^o est abrogé.

Art. 35. Dans l'article 1.1.3 du même décret, modifié en dernier lieu du décret du 28 juin 2013, les points 15^o, 17^o, 18^o, 19^o, 21^o, 34^o, 35^o, 36^o, 51^o, 88^o, 104^o, 108^o, 113^o, 124^o et 131^o sont abrogés.

Art. 36. Dans l'intitulé du titre VIII du même décret, les mots « et l'application des mécanismes de flexibilité » sont abrogés.

Art. 37. Dans l'article 8.1.1 du même décret, les mots « et l'application des mécanismes de flexibilité » sont abrogés.

Art. 38. Au titre VIII du même décret, le chapitre VI, qui comprend l'article 8.6.1, est abrogé.

Art. 39. Au même décret, dernièrement modifié par le décret du 1^{er} mars 2013, le titre IX, comprenant les articles 9.1. à 9.1.4 compris, est abrogé.

Art. 40. Dans l'article 10.1.1 du même décret, les mots « et les mécanismes de flexibilité » sont abrogés.

Art. 41. Au titre XIII du même décret, dernièrement modifié par le décret du 1^{er} mars 2013, le chapitre V, comprenant les articles 13.5.1 à 13.5.4 compris, est abrogé.

Art. 42. A l'article 13.7.1, alinéa premier, du même décret, inséré par le décret du 18 novembre 2011 et modifié par le décret du 13 juillet 2013, le membre de phrase « à l'exception de l'amende administrative visée à l'article 13.5.1, » est abrogé.

Art. 43. Le présent décret entre en vigueur le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 14 février 2014.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
K. PEETERS

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

—————
Note

(1) *Session 2013-2014*

Documents. — Projet de décret : 2319 - N° 1. — Rapport : 2319 - N° 2. — Texte adopté en séance plénière : 2319 - N° 3.

Annales. — Discussion et adoption : Séance du 5 février 2014.

—————
ANNEXE :
Liste des activités aériennes

Annexe VI. Liste des activités aériennes

Tous les vols au départ et à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne relèvent de l'« *activité aérienne* ».

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

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

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

Ne relèvent pas de cette activité :

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

Cette exception sera interprétée en fonction exclusivement de l'objet du vol.

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

« *Les Ministres du gouvernement* » sont les membres du gouvernement figurant au journal national officiel du pays concerné. Les membres des gouvernements régionaux ou locaux d'un pays ne sont pas couverts par l'exception prévue audit point.

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

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

Les vols qui, selon le Service Central des Redevances de route d'Eurocontrol (Central Route Charge Office, CRCO), sont identifiés comme étant des exemptions des redevances de route (ci-après « *code d'exemption SCRR* ») et être classifiés « *S* », sont présumés des vols exclusivement effectués aux fins du transport, en mission officielle, d'un monarque régnant et de sa proche famille, de chefs d'Etat, de chefs de gouvernements et de ministres, à condition que cette situation soit dûment établie par l'indication du statut dans le plan de vol ;

2° des vols militaires qui sont effectués par des aéronefs militaires et des vols effectués par les services de douane et de la police.

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

Les vols militaires effectués par des aéronefs immatriculés en tant qu'aéronefs civils ne sont pas concernés par la présente exemption. Vice versa, les vols civils effectués par des aéronefs militaires ne relèvent pas du point 2°.

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

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

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

3° les vols liés à la recherche et au sauvetage, les vols de lutte contre le feu, les vols humanitaires et les vols de services médicaux d'urgence moyennant l'autorisation de l'autorité compétence.

En ce qui concerne les catégories de vols visées ci-après, les vols pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs et les vols transportant exclusivement des équipements et du personnel, ne sont pas concernés par la présente exception. Ces exceptions ne font pas de distinction entre les vols financés par des ressources publiques et les vols financés par des ressources privées.

« *Les vols liés à la recherche et au sauvetage* » sont des vols offrant des services de recherche et de sauvetage. On entend par « *Service de recherche et de sauvetage* » l'exécution de tâche de surveillance, de communication, de coordination, de recherche et de sauvetage, ainsi que l'assistance médicale initiale ou l'évacuation médicale, au moyen de l'utilisation de ressources publiques et privées, y compris les aéronefs, navires et autres équipements et installations.

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

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

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

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

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

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

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

3° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago.

4° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;

5° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant de pilotage, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs.

Les vols portant le code d'exception SCRR « T » et les vols classifiés « RMK/ vol d'entraînement » dans la case 18 du plan de vol sont présumés être des vols exemptés conformément au point 5°.

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

En ce qui concerne les catégories de vols visées ci-après, les vols pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs et les vols transportant exclusivement des équipements et du personnel, ne sont pas concernés par la présente exception.

Ne relèvent pas de cette catégorie les vols dont le but exclusif est de réaliser des travaux de recherche scientifique. Pour que l'exception soit applicable, les travaux de recherche scientifique doivent s'effectuer partiellement ou intégralement en vol. Le transport de scientifiques ou d'équipement de recherche n'est pas suffisant en soi pour que le vol soit considéré comme étant une exception.

Les vols portant le code d'exception SCRR « N » et les vols classifiés « STS/FLTCK » dans la case 18 du plan de vol sont présumés exemptés conformément au point 6°.

7° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg ;

8° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au Règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an

Ceci sera interprété comme étant applicable aux régions, énumérées à l'article du 299 (2) du Traité CE. Il s'agit exclusivement des vols de service public au sein d'une seule région ultrapériphérique et des vols entre deux régions ultrapériphériques ;

9° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :

- soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;
- soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10 000 tonnes par an.

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

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

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

Seuls les vols au départ et à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité doivent être pris en compte pour décider si ledit exploitant d'aéronef se situe au-dessus ou au-dessous des seuils d'exemption de la règle de minimis. Les vols exclus en vertu des points 1° à 10° inclus ne sont pas pris en compte aux mêmes fins.

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

Un exploitant d'aéronefs commercial réalisant 243 vols par période ou davantage est inclus dans le système européen d'échange de quotas d'émission pour toute l'année calendaire au cours de laquelle il a atteint ou dépassé le seuil de 243 vols.

Un exploitant d'aéronefs commercial réalisant des vols dont le total annuel des émissions est égal ou supérieur à 10 000 tonnes par an est inclus dans le système européen d'échange de quotas d'émission pour l'année calendaire au cours de laquelle il a atteint ou dépassé le seuil de 10 000 tonnes.

Vu pour être joint au décret du 14 février 2014 modifiant le décret du 5 juillet 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement et le décret relatif à l'Énergie du 8 mai 2009.