

AUTORITE FLAMANDE

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

Le Gouvernement flamand,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Après délibération,

Arrête :

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

1° les points 6°, 7°, 19° et 20° sont abrogés;

2° le point 11° est remplacé par la disposition suivante :

« 11° période d'engagement suivante :

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

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

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

42° activité aérienne : une activité telle que mentionnée à l'annexe III au présent arrêté;

43° arrêt d'une activité aérienne : la situation dans laquelle un exploitant d'aéronef n'exerce plus d'activités aériennes pendant au moins une année calendaire;

44° entreprise commerciale de transport aérien : un exploitant d'aéronef effectuant pour le public, contre rémunération, des services aériens réguliers ou non pour le transport de passagers, de fret ou de courrier;

45° année de référence : année calendaire dans laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ou les émissions de CO₂ doivent être surveillées et déclarées;

46° paire d'aérodromes : une combinaison composée d'un aérodrome de départ et d'un aérodrome d'arrivée;

47° modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou modification des émissions de CO₂ : une modification du contenu ou des procédures sous-jacentes du plan approuvé de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou du plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ n'étant pas temporaire et portant sur la méthode de monitoring ou sur les règles et procédures d'obtention, de traitement, d'enregistrement, de déclaration ou de garantie de la qualité des données en vue de la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres ou de la déclaration des émissions de CO₂;

48° modification substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres : une modification des données relatives aux tonnes-kilomètres portant soit :

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

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

c) sur une modification du statut de l'exploitant d'aéronef;

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

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

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

49° modification substantielle des émissions de CO₂ : une modification des émissions de CO₂ portant soit :

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

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

c) sur une modification du statut de l'exploitant d'aéronef;

d) sur une modification de la formule utilisée pour déterminer la consommation de carburant par vol;

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

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

g) sur l'application de la méthode de secours par l'exploitant d'aéronef à défaut de données, ayant pour conséquence que, sur une base annuelle, au moins 1 pour cent des émissions de CO₂ à surveiller est influencé;

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

i) sur une modification de la moyenne des émissions annuelles CO₂, obligeant l'exploitant d'aéronef à appliquer un autre niveau pour déterminer la consommation de carburant;

j) sur une modification du nombre de vols ou des émissions annuelles totales, impliquant le dépassement par l'exploitant d'aéronef du plafond fixé au petit émetteur;

k) sur une modification des carburants utilisés pour effectuer des activités aériennes;

50° modification non substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou modification non substantielle des émissions de CO₂ : une modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou une modification des émissions de CO₂ ne correspondant pas à la définition d'une modification substantielle des données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la définition d'une modification substantielle des émissions de CO₂;

51° situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou situation anormale quant aux émissions de CO₂ : une situation ne pouvant être prévue par l'exploitant d'aéronef, étant unique ou limitée dans le temps et ayant pour conséquence, que la méthode de monitoring prévue dans le plan approuvé de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ ne peut être suivie temporairement;

52° situation anormale importante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou situation anormale importante quant aux émissions de CO₂ : une situation anormale quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou une situation anormale quant aux émissions de CO₂ ayant pour conséquence, que la méthode de monitoring prévue dans le plan approuvé de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres ou dans le plan approuvé de monitoring des émissions de CO₂ ne peut être appliquée, sur une base annuelle, pour au moins 1 pour cent des données à surveiller relatives aux tonnes-kilomètres ou des données à surveiller relatives aux émissions de CO₂;

53° situation anormale non importante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou situation anormale non importante quant aux émissions de CO₂ : une situation anormale quant aux des données relatives aux tonnes-kilomètres ou une situation anormale quant aux émissions de CO₂ ne correspondant pas à la définition d'une situation anormale importante quant aux données relatives aux tonnes-kilomètres ou à la définition d'une situation anormale importante quant aux émissions de CO₂;

54° techniquement non réalisable : les moyens techniques nécessaires pour satisfaire aux exigences du système proposé ne peuvent être acquis par l'exploitant d'aéronef endéans le délai prescrit par l'autorité compétente;

55° petit émetteur : un exploitant d'aéronef qui effectue moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ou un exploitant d'aéronef qui effectue ces vols avec une émission totale de moins de 10 000 tonnes CO₂ par an.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° avoir, dans chacune des années 2008, 2009 et 2010, des émissions vérifiées des gaz à effet de serre mentionnés à l'annexe II au présent arrêté, de moins de 25 000 tonnes d'équivalent-CO₂;

2° si l'exploitant effectue des activités d'incinération, avoir une puissance d'entrée thermique de moins de 35 MW;

3° être subordonné à des mesures conduisant pour une contribution équivalente à une réduction des émissions;

4° confirmer que l'installation effectuant une activité telle que mentionnée à l'annexe II, remplira dans la période d'engagement suivante les obligations de monitoring et de déclaration visées au chapitre 4.10 du titre II du VLAREM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° soit des pièces justificatives prouvant que l'établissement a perdu sa qualité d'établissement BKG;

2° soit une confirmation de la cessation des activités de l'établissement BKG.

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

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

« CHAPITRE IIbis. - Aviation

Section Ire. - Généralités

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

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

Sous-section Ire. - Le plan de monitoring des données relatives aux tonnes-kilomètres

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

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

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

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

1° distance = la distance orthodromique entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km,

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

Pour le calcul de la charge utile :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° les données pour l'identification de l'exploitant d'aéronef, entre autres :

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

2° les données relatives aux tonnes-kilomètres :

- a) le nombre de vols par paire d'aérodromes;
- b) le nombre de passagers-kilomètres par paire d'aérodromes;
- c) le nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes;
- d) la méthode choisie pour calculer la masse des passagers et des bagages enregistrés;

e) le nombre total de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes énumérées à l'annexe III, pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.

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

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

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

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

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

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

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

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

1° un rapport vérifié sur les données relatives aux tonnes-kilomètres pour l'année 2014;

2° des attestations dont il ressort que l'exploitant d'aéronef répond aux critères visés à l'article 20ter, § 2, a) ou b), du décret REG, ainsi que des preuves de toutes les relations contractuelles et organisationnelles avec d'autres exploitants d'aéronef;

3° pour les exploitants d'aéronef, visé à l'article 20ter, § 2, b), du décret REG, la demande comprend également :

a) l'accroissement exprimé en pourcentage du nombre de tonnes-kilomètres réalisés par l'exploitant d'aéronef entre 2010 et 2014;

b) l'accroissement absolu du nombre de tonnes-kilomètres réalisés par l'exploitant d'aéronef entre 2010 et 2014;

c) l'accroissement absolu au-delà du pourcentage visé à l'article 20ter, § 2, b), du décret REG, du nombre de tonnes-kilomètres réalisés par l'exploitant d'aéronef entre 2010 et 2014.

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

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

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

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

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

Sous-section Ire. - Le plan de monitoring des émissions de CO2

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

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

Art. 27/7. § 1er. L'exploitant d'aéronef introduit un plan de monitoring des émissions CO2 auprès de l'autorité compétente, tant au moyen d'une notification qu'au moyen d'un exemplaire sous forme digitale,

sur support électronique. La version sur papier contient une lettre signée par l'exploitant d'aéronef, dans laquelle il déclare que les données fournies par voie digitale correspondent entièrement à la version écrite.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

confirmation de la réception du plan introduit de monitoring des émissions de CO2 pour l'année calendaire n+1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chaque exploitant d'aéronef donne les informations suivantes :

1° les données pour l'identification de l'exploitant d'aéronef, entre autres :

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

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

- a) la consommation de carburant;
- b) le facteur d'émission;
- c) émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe III pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
- d) les émissions cumulées résultant de :

1) tous les vols réalisés pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe III pour lesquels il est considéré comme l'exploitant des aéronefs, et qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre et arrivés dans un aéroport situé sur le territoire du même Etat membre;

2) tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe III pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,

e) les émissions cumulées résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe III pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef :

1) au départ de chaque Etat membre, et

2) à l'arrivée dans chaque Etat membre en provenance d'un pays tiers;

c) l'incertitude.

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

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

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

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

Si, à partir de 2011, l'exploitant d'aéronef n'introduit pas de rapport annuel sur les émissions de CO₂ vérifié comme étant satisfaisant au plus tard le 31 mars de chaque année, l'autorité compétente définit un chiffre alternatif d'émission, sur la base d'instruments mis en oeuvre par Eurocontrol et approuvés par la

Commission européenne ou sur la base des meilleures informations disponibles. Pour ce faire, des facteurs de correction sont appliqués, afin de compenser d'éventuelles imprécisions dans les méthodes d'apprentissage standard.

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

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

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

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

1° cela améliore la précision des données fournies, à moins que ce soit techniquement impossible ou conduise à des frais déraisonnables;

2° l'autorité compétente prescrit la modification des données relatives aux tonnes-kilomètres ou la modification des émissions de CO₂;

3° des erreurs sont constatées dans les données découlant de la méthode de monitoring appliquée;

4° le plan de monitoring approuvé ou les procédures sous-jacentes ne correspondent plus aux règles que le Ministre flamand chargé de l'environnement a établies.

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

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

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

Le cas échéant, l'exploitant d'aéronef est tenu de transmettre des modifications non substantielles des données relatives aux tonnes-kilomètres tous les quatre mois, à partir du début de l'année de rapportage, pour information au bureau de vérification. Cela se fait par le biais d'une signification ou par courrier

électronique, une copie du journal 'modifications des données relatives aux tonnes-kilomètres' des quatre mois écoulés étant jointe en annexe, conjointement avec un texte explicatif.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° le modèle et la note explicative pour le journal modifications données relatives aux tonnes-kilomètres;

2° le modèle et la note explicative pour le journal modifications émissions de CO₂;

3° le modèle et la note explicative pour le formulaire de notification modification substantielle données relatives aux tonnes-kilomètres;

4° le mode et la note explicative pour le formulaire de notification modification substantielle émissions de CO₂.

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

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

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

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

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

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

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

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

1° le modèle et la note explicative pour le journal situations anormales données relatives aux tonnes-kilomètres;

2° le modèle et la note explicative pour le journal situations anormales émissions de CO₂;

3° le modèle et la note explicative pour le formulaire de notification situation anormale importante données relatives aux tonnes-kilomètres;

4° le modèle et la note explicative pour le formulaire de notification situation anormale importante émissions de CO₂.

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

Art. 27/15. § 1er. L'exploitant d'aéronef est tenu de signaler toute cessation de son activité aérienne à l'autorité compétente dès le moment où il en prend connaissance ou pouvait raisonnablement en prendre

connaissance. Cela se fait par une signification moyennant mention de la période durant laquelle l'exploitant d'aéronef n'exercera pas d'activité aérienne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° les mots « l'exploitant d'un établissement BKG » et le mot « l'exploitant », sont chaque fois remplacés par les mots « l'exploitant d'un établissement BKG ou l'exploitant d'aéronef »;

2° au paragraphe 1er, les mots « par l'établissement BKG » sont supprimés;

3° au paragraphe 1er, alinéa premier, les mots « ou conformément à l'article 27/17 du présent arrêté » sont ajoutés;

4° au paragraphe 6, entre les mots « telles que prévues à l'article 4.10.1.2. du titre II du VLAREM » et les mots « ,est publiée, » sont insérés les mots « ou telles que visées à l'article 27/17 du présent arrêté ».

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

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

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

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

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

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

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

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

dans laquelle tombe cette date.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2° le choix et l'utilisation de facteurs d'émission;

3° les calculs qui aboutissent à la détermination des émissions globales;

4° lorsque des mesures ont été effectuées, l'exactitude du choix et du mode d'application des méthodes de mesure.

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

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

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

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

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

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

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

2° le choix et l'utilisation de facteurs d'émission;

3° les calculs qui aboutissent à la détermination des émissions globales;

4° lorsque des mesures ont été effectuées, l'exactitude du choix et du mode d'application des méthodes de mesure.

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

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

1° les données rapportées ne comportent pas d'incohérences;

2° les données ont été rassemblées conformément aux normes scientifiques applicables;

3° les documents en question de l'aéronef utilisé pour l'exercice des activités aériennes auxquelles se rapporte le rapport annuel des émissions de CO₂, sont complets et cohérents.

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

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

Le bureau de vérification doit en particulier vérifier si :

1° le rapport annuel des émissions de CO₂ comporte des données sur tous les vols qui relèvent des activités aériennes visées dans l'annexe III. Le bureau de vérification sera appuyé dans cette tâche par des informations sur les horaires et d'autres données sur le trafic de l'exploitant d'aéronef, parmi lesquelles les données demandées auprès d'Eurocontrol;

2° les données cumulatives sur la consommation de carburant et les données sur le carburant acheté ou autrement procuré pour l'aéronef effectuant l'activité aérienne, sont cohérentes.

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

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

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

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

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

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

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

1° les normes et les lignes directrices pour la surveillance et le rapportage d'émissions de CO₂ par des activités aériennes qui ont été approuvées par la Commission européenne conformément à l'article 14, alinéa premier, de la directive;

2° les dispositions légales et réglementaires qui sont d'application aux activités aériennes à vérifier;

3° la collecte de toutes informations sur chaque source d'émission de chaque aéronef pour lequel l'exploitant d'aéronef est responsable, notamment pour ce qui concerne le rassemblement, la mesure, le calcul et le rapportage de données.

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

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

1° le rapport 'données relatives aux tonnes-kilomètres' comprend uniquement des données relatives aux vols qui relèvent des activités aériennes, visées à l'annexe III, pour lesquelles l'exploitant d'aéronef est responsable et qui ont été effectivement effectuées. Le bureau de vérification se fera assister dans cette tâche par les données sur le trafic de l'exploitant d'aéronef, notamment les données d'Eurocontrol demandées par l'exploitant d'aéronef;

2° la cargaison déclarée par l'exploitant d'aéronef correspond aux documents y relatifs qu'il a conservés à des fins de sécurité. »

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

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

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

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

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

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

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

Bruxelles, le 4 septembre 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

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

J. SCHAUVLIEGE

Annexe I re.

Annexe II. - Catégories d'activités

1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés, ainsi que les installations de combustion utilisant exclusivement de la biomasse, ne relèvent pas de la présente annexe.

2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en oeuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.

3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le système communautaire, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW et les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse ne sont pas prises en considération dans ce calcul. Les « unités qui utilisent exclusivement de la biomasse » comprennent les unités qui utilisent des combustibles fossiles dans les phases de démarrage ou d'extinction de l'unité.

4. Si une unité met en oeuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui est prioritaire.

5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses.

Activités Gaz à effet de serre

1. Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) Dioxyde de carbone

2. Raffinage de pétroles Dioxyde de carbone

3. Production de cokes. Dioxyde de carbone

4. Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré). Dioxyde de carbone

5. Production de fonte ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure. Dioxyde de carbone

6. Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La

transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage. Dioxyde de carbone

7. Production d'aluminium primaire. Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés

8. Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. Dioxyde de carbone

9. Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées. Dioxyde de carbone

10. Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour. Dioxyde de carbone

11. Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour. Dioxyde de carbone

12. Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour. Dioxyde de carbone

13. Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour. Dioxyde de carbone

14. Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour. Dioxyde de carbone

15. Séchage ou calcination du plâtre ou production de planches de plâtre et autres compositions à base de plâtre, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. Dioxyde de carbone

16. Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses. Dioxyde de carbone

17. Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour. Dioxyde de carbone

18. Production de noir de carbone, y compris la carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les résidus de craquage et de distillation, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. Dioxyde de carbone

19. Production d'acide nitrique. Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote

20. Production d'acide adipique Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote

21. Production de glyoxal et d'acide glyoxylique Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote

22. Production d'ammoniac Dioxyde de carbone

23. Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour Dioxyde de carbone

24. Production d'hydrogène (H₂) et de gaz de synthèse par reformage ou oxydation partielle avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour Dioxyde de carbone

25. Production de soude (Na₂CO₃) et de bicarbonate de sodium (NaHCO₃r) Dioxyde de carbone

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

Bruxelles, le 4 septembre 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

Le Ministre flamand de Environnement, de la Nature et de la Culture,

J. SCHAUVLIEGE

Annexe 2

Annexe III. - Liste des activités aériennes

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

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

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

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

Ne relèvent pas de cette activité :

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

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

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

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

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

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

Les vols qui, selon le service central des redevances de route d'Eurocontrol, peuvent bénéficier de l'application de l'exemption des redevances de route (ci-après « code d'exemption SCRR ») et être classifiés « S », sont présumés des vols exclusivement effectués aux fins du transport, en mission officielle, d'un monarque régnant et de sa proche famille, de chefs d'Etat, de chefs de gouvernements et de ministres du Gouvernement d'un pays autre qu'un Etat membre, à condition que cette situation soit dûment établie par l'indication du statut dans le plan de vol;

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

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

Les vols militaires effectués par des aéronefs immatriculés en tant qu'aéronefs civils ne sont pas concernés par la présente exemption. De même, les vols civils effectués par des aéronefs militaires ne sont pas concernés par les exemptions prévues au point 2.

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

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

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

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

En ce qui concerne les catégories de vols visées ci-après, les vols pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs et les vols transportant exclusivement des équipements et du personnel directement liés à la fourniture de services aériens sont concernés par la présente exemption. De plus, ces exemptions ne font pas de distinction entre les vols financés par des ressources publiques et les vols financés par des ressources privées

On entend par « vols liés à la recherche et au sauvetage » les vols offrant des services de recherche et de sauvetage. On entend par « service de recherche et de sauvetage » l'exécution de tâches de surveillance, de communication, de coordination, de recherche et de sauvetage, ainsi que l'assistance médicale initiale ou l'évacuation médicale, au moyen de l'utilisation de ressources publiques et privées, y compris les aéronefs, navires et autres installations qui coopèrent aux opérations en question.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En ce qui concerne les catégories de vols visées ci-après, les vols pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ne sont pas concernés par la présente exemption.

Cette catégorie exclut les vols dont le but exclusif est de réaliser des travaux de recherche scientifique. Pour que l'exemption soit applicable, les travaux de recherche scientifique doivent s'effectuer

partiellement ou intégralement en vol. Le transport de scientifiques ou d'équipement de recherche n'est pas suffisant en soi pour que le vol soit exempté.

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

7° les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage certifié est inférieur à 5 700 kg;

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

L'exemption doit être interprétée comme s'appliquant aux régions visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité CE, et concerne uniquement les vols OSP au sein d'une région ultrapériphérique et les vols entre deux régions ultrapériphériques;

j) les vols qui relèveraient de cette activité sans ce point, effectués par des transporteurs aériens commerciaux qui :

- soit effectuent pendant trois périodes consécutives de trois mois, moins de 243 vols par période;

- soit effectuent des vols avec une émission globale de moins de 10 000 tonnes par an.

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

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

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

Seuls les vols au départ et à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne doivent être pris en compte pour décider si ledit exploitant d'aéronef se situe au-dessus ou au-dessous des seuils d'exemption de la règle de minimis. Les vols exemptés au titre des points 1° à 10° ne sont pas pris en compte aux mêmes fins.

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

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

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

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

Bruxelles, le 4 septembre 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

Le Ministre flamand de Environnement, de la Nature et de la Culture,

J. SCHAUVLIEGE

Publié le : 2009-11-17