215 (2009-2010) — N° 3

PARLEMENT WALLON

SESSION 2009-2010

21 SEPTEMBRE 2010

PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto *

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'Environnement,
de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

par

MM. Desgain et Senesael

* Voir Doc. 215 (2009-2010) – N[os] 1 et 2.
Voir CRIC N[o] 171 (2009-2010).

site internet : www.parlement-wallon.be
email : mail@parlement-wallon.be

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité s'est réunie le mardi 21 septembre 2010 en séance publique de Commission, afin d'examiner le projet de décret modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto ([1]).

([1]) *Ont participé aux travaux :* MM. Bayet, Borsus, Mmes Cornet, Cremasco, MM. Crucke, Daele, Mmes de Coster-Bauchau, Defraigne, MM. de Lamotte (Président), Desgain (Rapporteur), Di Antonio, Disabato, Dodrimont, Dupont, Elsen, Fourny, Mme Goffinet, MM. Lenzini, Maene, Mme Reuter, M. Senesael (Rapporteur), Mme Simonis, MM. Stoffels, Wahl, Wesphael.

A assisté aux travaux : M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité.

I. EXPOSÉ DE M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

Objectifs du projet de décret

M. le Ministre précise que cet important décret vise à intégrer les activités aériennes dans le Système communautaire d'Échange des Quotas d'Émission (SCEQE) de gaz à effet de serre (GES). Cette modification de législation est imposée par la Directive 2008/101/CE du Parlement européen (PE) et du Conseil du 19 novembre 2008, qui modifie la Directive 2003/87/CE; jusqu'ici, le système de quotas, d'échanges d'émission, n'intégrait pas l'aviation.

Le texte introduit également quelques améliorations formelles ainsi qu'une sanction pour remise tardive de la déclaration des émissions de GES par les entreprises soumises au SCEQE.

Directive 2009/29/CE

Cette Directive du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 prévoit de revoir et d'étendre le SCEQE, et changera complètement le système à compter du 1er janvier 2013. Ce dispositif fera l'objet d'une transposition spécifique ultérieure.

Introduction des activités aériennes dans le SCEQE

Pourquoi l'Europe a-t-elle souhaité intégrer l'aviation dans le système de comptabilité des émissions de GES ? Parce qu'en tant que tel, le protocole de Kyoto ne l'intégrait pas, bien qu'il représente 3 % de l'ensemble des émissions de GES, et l'on note une augmentation de 70 % entre 1990 et 2002. Il serait assez inimaginable par rapport à la symbolique même que l'aviation représente, de ne pas l'intégrer dans les efforts de réduction et les mises en œuvre des quotas.

Principes de la Directive 2008/101/CE

La Directive est entrée en vigueur le 2 février 2009. Elle prévoit que le secteur de l'aviation soit impliqué dans le SCEQE dès 2012. Elle couvre tous les vols à destination et au départ de l'UE à l'exception des vols militaires, contre le feu, etc., des vols humanitaires et des vols de lutte contre le feu, et instaure 2 périodes, à savoir l'année 2012, qui est dans le système existant, et les années 2013 à 2017, étendues à 2020, qui seront dans le nouveau système d'échanges de quotas d'émission.

Fxation de la quantité totale de quotas (plafond d'émissions)

En fait, à l'échelle européenne, il a été convenu de réduire le plafond de 3 % dans un premier temps, et de 5 % à partir de 2013, par rapport aux émissions historiques émises en moyenne sur la période 2004-2006.

Méthode d'allocation

Dès 2012, une fois le plafond d'émission déterminé, 15 % des quotas seront mis aux enchères, et 85 % alloués gratuitement aux opérateurs, proportionnellement à leur activité de 2010 (année de surveillance). Ensuite, pour la période 2013-2017, 15 % seront mis aux enchères, 3 % affectés à une réserve pour les nouveaux entrants et les exploitants en croissance rapide, et le solde de 82 % alloué gratuitement suivant la part proportionnelle à l'activité de 2010. Pour être prises en compte, les émissions des opérateurs doivent être déclarées et vérifiées.

Mécanisme d'allocation des exploitants d'aéronefs

Les exploitants introduisent leur demande d'allocation de quotas à titre gratuit. À cette fin, ils soumettent leurs données d'émission vérifiées, relatives aux t-km durant l'année de surveillance (2010). Les États-membres soumettent les demandes reçues à la Commission. La Belgique fait office de « boîte aux lettres » vers la Commission. Celle-ci intègre l'ensemble des données à l'échelle européenne, calcule le référentiel (quotas/t-km), soit le nombre de quotas à délivrer à titre gratuit pour chaque exploitant, sur la période. Les exploitants peuvent également utiliser des quotas attribués aux installations fixes mais l'inverse n'est pas possible. Ils peuvent aussi évidemment faire appel aux différents mécanismes de développement propre existant, qui génèrent les REC et des URE, à concurrence de 15 % du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer.

Mise aux enchères

La mise aux enchères de 15 % des quotas est une responsabilité des États-membres. Le nombre de quotas que l'État-membre met aux enchères sur une période est proportionnel aux émissions des vols au départ de son territoire et des vols en provenance des pays tiers. La mise aux enchères va générer des fonds significatifs, dont l'utilisation peut être déterminée par les États et en ce qui concerne la Région, via le Fonds Kyoto.

L'article 3 *quinquies,* 4, de la Directive le précise comme suit : « C*es recettes devraient servir à faire face au changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers, notamment les mesures visant à réduire les émissions de GES, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers, particulièrement les pays en voie de développement, à financer les travaux de recherche et développement pour la limitation et de l'adaptation, notamment dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen du transport à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement. ».*

Compétence des Régions

L'État-membre responsable d'un aéronef doit choisir la manière de s'organiser.

Il y a deux possibilités :

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

b) dans tous les autres cas, l'État membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée (article 18*bis*) ».

C'est ce deuxième point qui est choisi au niveau belge puisque cela correspond aussi à la compétence régionale, avec la part des émissions qui sont attribuées dans les différents vols à l'échelle de la Belgique, c'est-à-dire que l'on refait une répartition intra-belge, similaire à ce que l'on fait à l'échelle européenne.

La compétence des Régions est reconnue pour la protection de l'environnement contre l'émission de GES (*cf.* l'Art. 6, § 1er II de la Loi spéciale du 8/8/1980).

Pour ce qui concerne la Wallonie, cela correspond à 6 exploitants d'aéronefs, avec environ 390.000 t de CO_2 en 2006.

Modification du décret du 10 novembre 2004

Le projet de décret introduit un nouveau chapitre (II/1) relatif au système d'échange de quotas d'émission de GES pour les activités aériennes :

– définitions;

– procédure d'allocation à titre gratuit pour les exploitants d'aéronefs (y compris les nouveaux entrants ou augmentation importante de l'activité);

– règles relatives à la surveillance et à la déclaration des émissions des aéronefs et des données relatives aux tonnes-km;

– ajout de deux annexes, respectivement sur les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions et des données relatives aux tonnes-km, et, sur les critères de vérification des déclarations.

L'adoption du projet de décret entraînera la préparation de trois Arrêtés du Gouvernement pour compléter la transposition.

Cette transposition est assez technique vu la nature du sujet, mais est en même temps très importante puisqu'elle vise simplement à intégrer l'aviation dans le système de prise en compte des émissions de GES avec pour une part une allocation gratuite mais aussi, une mise aux enchères et une réduction du volume global par rapport à la situation actuelle.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Borsus remercie M. le Ministre pour l'excellent résumé de ce texte important et très technique.

Un premier élément de questionnement porte sur le calendrier. Le délai de transposition était fixé au 2 février 2010, et ne sera pas respecté, mais indépendamment de cela, il y a encore un certain nombre d'arrêtés d'exécution. Le Commissaire souhaiterait savoir où en est le Gouvernement en ce qui concerne ces arrêtés. Et de solliciter, à titre purement informatif, que M. le Ministre les transmette au Parlement. Sont-ils déjà disponibles ? À défaut, la seule adoption du décret par le Parlement wallon ne suffira pas à apaiser les instances européennes et dès lors, on risquerait une nouvelle procédure de sanctions pour défaut de transposition.

Un deuxième élément est davantage de nature juridique, puisque le Conseil d'État estime que la Directive 2008/101 dépasse, en tout cas pour partie, les compétences de la seule Région wallonne et donc, qu'il faudrait un Accord de coopération. Quelle est l'analyse du Ministre à cet égard ? Cet Accord de coopération est-il à l'ordre du jour ? Si oui, de quelle façon ? Cela pourrait-il constituer un élément invalidant juridiquement, alors que les enjeux ne sont pas minces ?

Un troisième élément porte sur le lien avec une « Directive-sœur », pour laquelle le délai de transposition a été fixé à décembre 2012. Le Conseil d'État indique qu'un travail concomitant eût été intéressant. Quelle est l'analyse du Ministre concernant ce travail parallèle, puisque l'on sait que le Conseil d'État a regretté que l'on n'ait pas profité de ce projet de décret pour assurer également la transposition de l'autre Directive de 2009 qui, de surcroît, pourrait partiellement modifier le texte aujourd'hui soumis.

Enfin, un quatrième élément porte davantage sur la forme. Il s'agit d'une transposition relativement fidèle du texte et même des termes de la Directive. On observe un certain nombre d'éléments de nature a être techniquement toilettés, quelques imperfections regrettables. Faire un décret est un acte fondamental, il doit lui être réservé une attention toute particulière en ce compris dans la rédaction. Et le Commissaire d'insister pour que tous les efforts de relecture soient faits avant de soumettre le texte au vote.

M. Di Antonio a quelques remarques similaires à celles de M. Borsus, d'abord sur le calendrier. Effectivement, si on est quasi dans les temps pour la transposition, les arrêtés devraient suivre rapidement pour éviter des conséquences importantes pour nos opérateurs, ou le risque d'être pénalisés puisqu'une base légale est nécessaire pour rentrer leur consommation historique et bénéficier des quotas gratuits.

Concernant Zaventem, le projet de décret prévoit que l'activité relève à la fois de plusieurs Régions. Qu'en est-il d'un Accord de coopération ?

Enfin, par rapport au décret de la Région wallonne de 2004, certains arrêtés prennent un certain temps, notamment sur le Fonds Kyoto et les mécanismes en faveur des pays en voie de développement. Y a-t-il des avancées dans ce domaine ?

M. Desgain souligne, en ce qui concerne la question du calendrier, que le Décret est un signal important, surtout avant d'aborder le Sommet de Cancún où les quotas et la maîtrise des émissions de CO_2 du secteur de la navigation aérienne et maritime seront discutés. Il est important que la Région transpose cette Directive, dont peu de gens espéraient il y a 10 ans la mise en œuvre pour les vols sur le territoire de l'Union.

Comme Écologiste, c'est la concrétisation d'une avancée importante au niveau européen, parce que c'était clairement le niveau de travail minimum pour imposer de telles dispositions. Et d'espérer que dans le cadre des négociations de Cancún il sera possible d'effectuer quelques pas supplémentaires vers un accord international et pas uniquement limité au territoire de l'Union. Dans les négociations sur le protocole de Kyoto, on avait confié à l'OACI la mission de mettre sur pied un dispositif de quotas d'émissions de CO_2 et de maîtrise des émissions de CO_2 dans le secteur du transport aérien au niveau international, mais on voit bien que ce n'est manifestement pas le bon opérateur, ni le bon interlocuteur pour avancer dans cette direction. Il espère que les Nations Unies vont se ré-emparer du dossier.

Le dispositif transposé sera d'autant plus efficace que les réductions d'émissions de CO_2 de l'UE seront ambitieuses.

Pour le moment, on se situe à 20 % pour 2020, ce qui n'est pas très ambitieux, tant par rapport aux émissions réelles observées que par rapport aux quotas de CO_2 déjà en excès sur le marché et qui permettraient d'atteindre assez facilement les 20 %. Il importe de continuer à plaider pour que l'Union se donne un objectif de 30 %, avec lequel la Région serait déjà en ligne, puisque la DPR vise bien l'objectif de 30 %.

Dans un premier temps, les dispositions nouvelles permettront d'étendre les limitations d'émissions de GES aux transporteurs aériens. C'est bien qu'il y ait une disposition européenne par rapport à cela, au niveau de la gestion des espaces aériens, où existe un potentiel de réduction d'émissions de GES. Enfin, cela pourrait contribuer à un peu mieux soutenir des transferts de mode de déplacements, en tout cas pour les déplacements de courte et moyenne distance. Ce serait peut-être une des premières fois où on prend des dispositions pour rééquilibrer la distorsion au niveau de la prise en charge par les différents modes de déplacements de leurs conséquences environnementales. Autant le train et la voiture supportent assez bien l'ensemble des recherches environnementales, au niveau du transport aérien, il n'en est rien. Ces dispositions constituent un premier pas pour, un tant soit peu, rééquilibrer la situation.

Il est intéressant de noter que le projet de décret prévoit des sanctions pour le retard des déclarations de la situation actuelle, parce que l'on sait que cela a posé parfois certains problèmes avec des émetteurs importants d'émissions de CO_2.

Au-delà de la question du calendrier de mise en œuvre des arrêtés d'exécution, M. le Ministre a-t-il un calendrier pour la transposition de la Directive suivante, qui devra être opérationnelle à partir du 1er janvier 2013 et qui impliquera des changements assez importants ? En gros, l'Union va fixer les quotas d'émissions pour les différents émetteurs.

Cette disposition intéressante permettra d'éviter ce que l'on a constaté dans les 2 premières phases de calcul des quotas d'émission de CO_2 : des États relativement généreux dans l'octroi de quotas pour leurs entreprises, avec une sorte de course au plus offrant, afin d'offrir un avantage concurrentiel par rapport aux autres. En termes de réduction d'émissions de CO_2 cela a généré une réduction d'efficacité considérable du dispositif d'échange des quotas d'émissions.

M. Stoffels se réfère à l'Avis du Conseil d'État qui ne perçoit pas comment la Directive 2008/101/CE pourrait être transposée sans un Accord de coopération, entre l'État fédéral qui dispose des compétences résiduaires et les Régions. Comment M. le Ministre réagit-il à cette remarque ? La Directive a-t-elle été transposée dans une autre Région ?

La Directive 2008/101/CE devait être retranscrite au plus tard le 2 février dernier, et la Directive 2009/29/CE d'ici fin décembre 2012, sur la même matière. N'aurait-il pas été plus efficace de transposer les deux Directives simultanément ? Autre question : ne risquons-nous pas des pénalités à cause du retard de transcription de la première Directive ?

Le champ d'application des mécanismes d'échanges de quotas de CO_2 est élargi aux activités aériennes, secteur en pleine croissance en Région wallonne. M. le Ministre dispose-t-il d'études ou informations, d'ordre économique qui déclineraient les conséquences de la transposition de la Directive sur les activités aériennes développées dans notre Région ?

Dans son exposé, M. le Ministre parle de réduction en termes de pourcentage : mais par rapport à quels chiffres ?

La Directive prévoit également la vente aux enchères d'une partie des quotas aviation. La Région va-t-elle programmer des recettes en la matière ?

Le nombre de quotas que chaque État-membre met aux enchères est proportionnel à sa part dans le total des émissions. Pour être prises en compte, les émissions doivent être déclarées, vérifiées. Quel sera l'organe chargé de vérifier et de contrôler l'authenticité ?

Il existe en Région wallonne, une Agence wallonne de l'air et du climat qui a des missions claires, notamment de gérer tout ce qui concerne le Protocole de Kyoto en général. Le Ministre peut-il indiquer les missions qu'il entend confier à l'Agence dans ce cadre ?

En ce qui concerne les sanctions et les amendes, qui est chargé du contrôle ?

En cas d'amende pour déclaration tardive, les amendes vont-elles alimenter le Fonds Kyoto ?

Pourquoi faire rétroagir le projet de décret pour partie à décembre 2009 ? Pourquoi avoir scindé l'entrée en vigueur du projet de décret ?

M. le Ministre confirme qu'effectivement, en ce qui concerne le calendrier, la Région est effectivement légèrement en retard; cependant, il n'y aura pas de conséquence en termes d'amendes.

Pourquoi ce retard et le fait que la Directive n'ait pas été transposée ? Parce qu'un Accord de Coopération fédéral est nécessaire et n'a pu être conclu. À ce stade, la difficulté est double : à la fois, il n'y a pas de Gouvernement fédéral, et il y a un désaccord avec la Région flamande, qui a pris seule, la première législation, en s'attribuant le bénéfice de l'aéroport de Zaventem comme étant situé en Flandre, alors qu'il s'agit d'un aéroport national. Cela génère une tension entre la Flandre, l'État fédéral et la Région bruxelloise, qui ne concerne pas directement la Région wallonne, mais qui rend problématique la conclusion d'un Accord de coopération. En même temps il était nécessaire d'avancer sur la transposition, en raison du délai européen et par rapport aux exploitants d'aéronefs. Le choix a donc été fait par la Région, de transposer sur base de sa compétence régionale, puisque, sans ambiguïté, les aéroports concernés sont régionaux. La signature d'un Accord de coopération au niveau belge n'est pas résolue et ne dépend pas principalement de la Région.

M. Stoffels demande si le désaccord concerne uniquement Zaventem.

M. le Ministre répond qu'à sa connaissance, c'est le point principal. Il précise qu'il y a un recours de la Région bruxelloise contre le décret flamand qui a été adopté sur base d'une proposition de décret à la fin de la législature régionale précédente.

Il y a peut-être d'autres points de détail, mais M. le Ministre pense que c'est le point principal des désaccords.

La deuxième Directive doit être transposée fin de l'année 2012. On peut se dire qu'il aurait été préférable de transposer les deux Directives en même temps, mais il reste beaucoup trop de questions pour opérer cette seconde transposition maintenant. Il est encore temps, l'échéance est fixée fin 2012.

M. le Ministre explique qu'il a déjà demandé un travail d'exploration, notamment à l'Agence wallonne de l'air et du climat pour avancer sur cette transposition, mais il reste encore beaucoup d'inconnues, y compris dans le chef de la Commission qui n'a pas encore réglé toutes les questions relatives à la mise aux enchères, aux *benchmarks*, aux quotas gratuits, etc.

Il faut réaliser cette première transposition tout de suite. Le Gouvernement n'est pas prêt, à la fois parce qu'il faut du temps, et parce qu'il reste trop d'inconnues pour la deuxième Directive. Cette deuxième Directive devra être transposée d'ici 2012, ce qui est tout à fait possible. M. le Ministre estime qu'on pourrait disposer d'un premier texte pour le début de l'année 2012, donc parfaitement dans les temps.

Les recettes seront d'application à partir de 2012 et les amendes infligées à certains exploitants qui ne répondraient pas à leurs obligations seront versées au Fonds Kyoto.

Monsieur Di Antonio a parlé du décret de 2004. M. le Ministre indique qu'il a déjà fait passer au Gouvernement, dans les mois précédents, un arrêté d'application du décret de 2004 qui fixe les critères d'éligibilité et la procédure d'approbation des activités de projet. Il pense que ces différents points sont résolus, mais il est vrai que les choses s'étalent dans le temps et que tous les arrêtés ne sont pas toujours pris au moment de l'adoption du décret.

M. Borsus évoquait les remarques du Conseil d'État. La plupart d'entre elles ont été intégrées dans le texte.

Les arrêtés relatifs à cette transposition-ci sont prêts et M. le Ministre pense pouvoir les communiquer aux parlementaires dans les prochains jours. Ce sont trois projets d'arrêtés qui ont déjà été préparés et qui ont été en 1re lecture par le Gouvernement.

M. Desgain évoquait la question du sommet de Cancun qui va être un moment très important. Il est vrai que face aux nombreux espoirs suscités par le sommet de Copenhague l'année passée, on a pu être déçu par rapport aux ambitions. On est dans la suite bien entendu du sommet de Copenhague. Tout ne sera pas résolu à Cancun, mais M. le Ministre pense, espère en tout cas parce qu'il reste encore plusieurs mois de préparation et donc beaucoup d'inconnues, que les difficultés pourront être beaucoup mieux appréhendées, et être traitées autrement. Il est clair qu'il est principalement ressorti un grand problème de confiance entre les pays en voie de développement et les pays industrialisés. Il faut y travailler dans un premier temps pour que tous les pays s'engagent dans un accord de réduction des émissions des gaz à effet de serre qui soit suffisamment ambitieux par rapport à l'objectif de réchauffement global de maximum de deux degrés et, d'autre part, qui soit contraignant, avec des mécanismes mondiaux qui permettent de l'organiser. L'Europe peut donner des signaux, elle peut être parmi les acteurs qui donneront des signaux

dans le sens de certains engagements unilatéraux. Il y a notamment la question du volume d'engagement unilatéral en termes de réduction des gaz à effet de serre qui viendra d'ailleurs à l'ordre du jour du Conseil européen sous la présidence belge le 14 octobre prochain.

M. Stoffels reprend la parole pour demander à M. le Ministre de répondre à quatre questions qu'il avait posées et auxquelles celui-ci n'a pas répondu.

La première est de savoir si M. le Ministre dispose d'une étude socio-économique, parce que la mesure va frapper un secteur qui est en plein développement, qui créé de l'emploi et des activités économiques. Il aimerait savoir quel va être l'impact de ce décret sur l'activité aérienne.

M. le Ministre a parlé des émissions de CO_2 qui doivent être réduites d'autant de pourcents, mais il convient de se demander ce que cela représente en valeur absolue, parce que les pourcentages sont toujours un chiffre relatif. Seuls les chiffres absolus vont pouvoir traduire l'effort réel à entreprendre en la matière.

En outre, l'orateur demande quel service ou organe va contrôler la déclaration des émissions et qui va attester leur authenticité.

Enfin, il convient de se demander quel rôle M. le Ministre va confier au moment de la mise en application de ce décret à l'Agence wallonne de l'air et du climat.

M. le Ministre répond que l'Agence de l'air et du climat, joue bien un rôle de coordination à l'échelle wallonne. Les différents exploitants doivent se conformer au décret et sous-traiter la question des émissions à des vérificateurs agréés. L'Agence a pour fonction de rassembler l'ensemble des données et de vérifier leur exactitude et la conformité de l'action des opérateurs aux dispositions.

Les volumes globaux représentent pour ce qui concerne la Wallonie 390.000 tonnes de CO_2 par an. M. le Ministre pense qu'il est plus efficace de parler en chiffres relatifs. Comme il l'indiquait en introduction, cela s'élève à environ 3 % des gaz à effet de serre au niveau européen. Le taux varie selon les pays, mais c'est très significatif quand même en termes de contribution globale au réchauffement.

M. le Ministre dit ne pas disposer des études socio-économiques, Le problème ne s'est pas vraiment posé dans la mesure où il reconnaît ne pas avoir tellement de latitude dans l'application de cette Directive. L'Europe a opéré des choix qui probablement se fondent sur différentes études d'impact, mais au niveau de la Région, il n'y a pas beaucoup d'alternatives quant à la manière d'appliquer la Directive. Il faudra évidemment faire des choix quant à l'utilisation des fonds qui résulteront de la mise aux enchères. Ces choix s'opéreront à partir de 2012, via le Fonds Kyoto wallon qui prévoit un certain nombre de missions et d'utilisations possibles. Il y aura bien sûr des arbitrages à faire.

Quant au secteur aéroportuaire, il y a en tout cas une chose qui est rassurante du point de vue économique : les mesures concernent l'ensemble de l'Europe, en tant que territoire, mais aussi les vols de compagnies étrangères qui atterrissent en Europe.. Donc, forcément, ces mesures ne produisent aucune discrimination entre le secteur aérien wallon et ceux des autres pays.

S'il y avait un souhait d'aller plus loin dans une étude de ce type-là, il conviendrait de le demander au Ministre responsable des aéroports. En ce qui le concerne, M. le Ministre Henry n'a pas vraiment à justifier ce genre de choix puisqu'il s'agit de la concrétisation de la Directive, telle qu'elle a été conçue au niveau européen.

M. Borsus l'admet, mais il ajoute qu'il serait intéressant de savoir comment gérer l'impact de cette Directive.

M. le Ministre confirme qu'il s'agit plutôt d'une compétence du Ministre des Aéroports que d'une compétence du Ministre de l'Environnement, parce que, du point de vue du CO_2 et des quotas, les choses sont relativement claires.

Il rappelle qu'un dispositif est prévu, avec une réserve pour les nouveaux entrants ou pour les croissances très fortes de certains exploitants, ce qui permettra d'absorber les modifications importantes dans la répartition à l'intérieur du secteur.

III. EXAMEN DES ARTICLES

M. Le Président signale avoir reçu huit amendements déposés par Mme de Coster-Bauchau et consorts. Ils ont été distribués et déposés sur les bancs.

Article premier

Amendement nº 1 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts.

Mme de Coster-Bauchau explique que cet article se borne à indiquer que le décret transpose bien la Directive 2008/101/CE comme cela s'impose, mais le Conseil d'État avait demandé, et M. Borsus en a parlé, que l'article 1 soit modifié pour préciser que la transposition ne concerne pas la Directive de 2009/29/CE qui vient d'être évoquée. Or, le Gouvernement n'a pas apporté cette précision, c'est la raison pour laquelle son Groupe, à l'amendement nº 1(Doc.215(2009-2010) – Nº 2) propose de rajouter les termes « à l'exception des modifications résultant de la Directive 2009/29/CE ». C'est donc un amendement purement technique.

Articles 2 à 4

Les articles 2 à 4 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

Article 5

Amendement nº 2 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts.

Mme de Coster-Bauchau mentionne que l'article 1/1, *sub* l'article 5, second alinéa du projet de décret utilise le terme « exclusif ». Il est proposé de le supprimer. Pourquoi M. le Ministre ajoute-t-il ce terme « exclusif » alors que, dans sa présentation, il a dit lui-même, que tous les secteurs étaient concernés et devaient contribuer à la réduction des GES ? En mettant les termes « dans le but exclusif de favoriser la réduction des émissions des gaz à effet de serre », on ne parle évidemment plus que des quotas liés aux gaz à effet de serre provenant de l'aviation, ce qui paraît inapproprié et réducteur.

L'amendement nº 2 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2 propose de supprimer le terme « exclusif ».

Article 6

Amendement nº 3 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts.

Mme de Coster-Bauchau précise qu'il s'agit d'une modification mineure. Il est proposé de supprimer le point « a ». C'est une erreur grammaticale, puisque le plan régional d'allocation vise bien des activités et des installations, et non des établissements.

Articles 7 et 8

Les articles 7 et 8 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

Article 9

Mme de Coster-Bauchau fait remarquer que le texte est plus succinct que le texte existant, alors que le Conseil d'État, évoque une habilitation excessive qui serait donnée par le Législateur au Gouvernement wallon. Il aurait voulu que le Législateur fixe les règles essentielles que le Gouvernement devait respecter, ce que le Gouvernement n'a pas proposé. L'oratrice demande à M. le Ministre les raisons de la suppression de ce cadre qui avait été fixé par l'arrêté de 2004 et l'interroge également sur les raisons de cet encadrement insuffisant qui permet au Gouvernement d'avoir une habilitation excessive.

M. le Ministre précise qu'il s'agit de se référer à l'affectation des quotas telle qu'elle est fixée dans le plan d'allocation, il n'y a donc pas de difficulté à modifier la formulation dans le sens donc d'une simplification.

Articles 10 à 12

Les articles 10 à 12 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

Article 13

Amendement nº 4 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts.

Mme de Coster-Bauchau, explique que l'amendement nº 4 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2) propose de remplacer les termes « le 12 mars » par les termes « le deuxième jeudi du mois de mars ». En effet, quand on parle d'un jour précis, on ne peut pas savoir si ce jour ne sera pas un samedi ou un dimanche, ce qui d'ailleurs est le cas en 2011, par exemple. Il est donc proposé que le délai soit fixé « le deuxième jeudi du mois de mars ».

Articles 14 et 15

Les articles 14 et 15 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

Article 16

Amendement nº 5 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts.

Mme de Coster-Bauchau propose par l'amendement nº 5 (Doc. 215(2009-2010)-Nº 2) de remplacer les termes « par jour » par les termes « par jour ouvrable » et les termes « vingt jours » par « vingt jours ouvrables ». Il s'agit en effet simplement de préciser s'il s'agit de jours ouvrables ou pas pour déterminer le calcul du retard faisant l'objet d'une amende.

Dans un souci de bonne légistique et de l'accord du Président de la Commission, des deux Rapporteurs et du Ministre, il convient de remplacer les termes « 12 mars » par les termes « le deuxième jeudi du mois de mars » à l'article 16 du projet de décret eu égard à l'amendement n° 4 Doc. 215 (2009-2010) – N° 2 de Mme de Coster-Bauchau, adopté à l'unanimité à l'article 13 du projet de décret.

Articles 17 à 20

Les articles 17 à 20 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

Article 21

Amendement nº 6 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts.

Mme de Coster-Bachau précise que l'amendement nº 6 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2) proposé, dans le projet de décret, de remplacer les termes « seconde période » par les termes « deuxième période » car le texte évoque, à certains endroits, des périodes ultérieures. C'est un amendement technique : l'usage du terme « second » est inapproprié.

Articles 22 à 27

Les articles 22 à 27 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire.

Article 28

Dans un souci de bonne légistique et de l'accord du Président de la Commission, des deux Rapporteurs et du Ministre, il convient de remplacer les termes « 12 mars » par les termes « le deuxième jeudi du mois de mars » à l'article 28 du projet de décret, eu égard à l'amendement n° 4 Doc. 215 (2009-2010) – N° 2 de Mme de Coster-Bauchau, adopté à l'unanimité à l'article 13 du projet de décret.

Article 29

L'article 29 n'a fait l'objet d'aucun commentaire.

Article 30

Amendement nº 7 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts.

Mme de Coster-Bauchau propose, dans l'amendement n° 7 (Doc. 215 (2009-2010) N° 2), de supprimer le dernier alinéa à l'article 12/12, *sub* article 30 du projet de décret puisqu'il recopie purement et simplement une disposition particulière de la Directive 2008/101/CE dans une législation régionale. Ce faisant, il intègre des obligations à charge de la Commission européenne et une procédure à respecter par la Commission, ce qui dépasse évidemment la compétence de législateur régional.

Articles 31 et 32

Les articles 31 et 32 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

Article 33

Amendement nº 8 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts.

Mme de Coster-Bauchau propose de supprimer l'article 33 du projet de décret, parce qu'il se borne à reprendre des termes de l'Accord de coopération conclu le 19 février 2007. Le Conseil d'État a précisé qu'une telle reprise est non seulement inutile, mais aussi inappropriée, puisqu'elle n'est pas conforme aux termes de l'accord.

Le Conseil d'État a indiqué que l'article devait être retiré du projet. L'amendement nº 8 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2) propose de supprimer l'article 33, conformément à l'avis du Conseil d'État.

Articles 34 à 38

Les articles 34 à 38 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

IV. VOTE DES ARTICLES

Article 1er

L'amendement nº 1 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts a été rejeté par 8 voix contre 1.

L'article 1er a été adopté par 8 voix contre 2.

Article 2

L'article 2 a été adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Articles 3 et 4

Les articles 3 et 4 ont été adoptés à l'unanimité des membres.

Article 5

L'amendement nº 2 (Doc. 215 (2009-2010) – Nº 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts a été rejeté par 8 voix contre 3.

L'article 5 a été adopté par 8 voix contre 3.

Article 6

L'amendement n° 3 (Doc. 215 (2009-2010) – N° 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts a été rejeté par 8 voix contre 3.

L'article 6 a été adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Articles 7 et 8

Les articles 7 et 8 ont été adoptés à l'unanimité des membres.

Article 9

L'article 9 a été adopté par 8 voix contre 3.

Article 10

L'article 10 a été adopté à l'unanimité des membres votants.

Article 11

L'article 11 a été adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Article 12

L'article 12 a été adopté à l'unanimité des membres votants.

Article 13

L'amendement n° 4 (Doc. 215 (2009-2010) – N° 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts a été adopté à l'unanimité des membres.

L'article 13, tel qu'amendé, a été adopté à l'unanimité des membres.

Articles 14 et 15

Les articles 14 et 15 ont été adoptés à l'unanimité des membres.

Article 16

L'amendement n° 5 (Doc. 215 (2009-2010) – N° 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts a été adopté à l'unanimité des membres.

L'article 16, tel qu'amendé, a été adopté à l'unanimité.

Articles 17 à 20

Les articles 17 à 20 ont été adoptés à l'unanimité des membres.

Article 21

L'amendement n° 6 (Doc. 215 (2009-2010) – N° 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts a été adopté à l'unanimité des membres.

L'article 21, tel qu'amendé, a été adopté à l'unanimité des membres.

Article 22

L'article 22 a été adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Articles 23 à 29

Les articles 23 à 29 ont été adoptés à l'unanimité des membres.

Article 30

L'amendement n° 7 (Doc. 215 (2009-2010) – N° 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts a été rejeté par 8 voix contre 3.

L'article 30 a été adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Article 31

L'article 31 a été adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Article 32

L'article 32 a été adopté à l'unanimité des membres.

Article 33

L'amendement n° 8 (Doc. 215 (2009-2010) – N° 2), déposé par Mme de Coster-Bauchau et Consorts a été rejeté par 8 voix contre 3.

L'article 33 a été adopté par 8 voix contre 3.

Articles 34 à 38

Les articles 34 à 38 ont été adoptés à l'unanimité des membres.

V. VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble du projet de décret, tel qu'amendé, a été adopté par 8 voix et 3 abstentions.

VI. RAPPORT

À l'unanimité des membres présents, la confiance a été accordée aux Rapporteurs et au Président pour l'élaboration du rapport.

Les Rapporteurs,

X. Desgain.
D. Senesael.

Le Président,

M. de Lamotte.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto

Article 1er

Le présent décret transpose notamment 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.

Art. 2

Dans l'ensemble du décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto, les abréviations « C.C.N.U.C.C. », « U.A. », « REC » et « M.D.P. » sont respectivement remplacées par les abréviations « CCNUCC », « UQA », « URCE » et « MDP ».

Art. 3

Dans le même décret, l'intitulé de la première section du chapitre premier est remplacé comme suit : « *Section 1re.* – Champ d'application et objectifs généraux ».

Art. 4

L'article 1er du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 1er. Le présent décret s'applique aux émissions dans l'atmosphère des gaz à effet de serre résultant des installations et activités déterminées par le Gouvernement et transpose 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, ci-après dénommée la Directive 2003/87/CE, telle que modifiée par les Directives 2004/101/CE et 2008/101/CE.

Art. 5

Dans le même décret, il est inséré un article 1/1 rédigé comme suit :

« Art. 1/1. Le présent décret vise à atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre assigné à la Région wallonne en vertu de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques signée à New York le 9 mai 1992 et des décisions subséquentes adoptées au niveau international, communautaire, national et régional.

Les instruments et mécanismes prévus par le présent décret sont conçus dans le but exclusif de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes. ».

Art. 6

Dans l'article 2 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

a) au 4°, *a* et *b*, le mot « visée » est remplacé par le mot « visé »;

b) le 10° est remplacé par ce qui suit : « 10° pays hôte : le pays sur le territoire duquel se situe physiquement l'activité de projet, pour autant qu'elle réponde aux conditions fixées par les décisions de la Conférence des Parties agissant comme Réunion des Parties au Protocole de Kyoto; »;

c) le 18° est remplacé par ce qui suit : « 18° unité d'absorption par les puits (UAB) : unité établie ou délivrée en application des articles 3.3 et 3.4 du Protocole de Kyoto et des décisions adoptées conformément à la CCNUCC ou au Protocole de Kyoto; »;

d) le 20° est abrogé;

e) le 22° est remplacé par ce qui suit : « 22° mise en œuvre conjointe (MOC) : mécanisme de flexibilité qui consiste, pour une partie, à investir dans des projets mis en œuvre dans les pays figurant à l'annexe Ire de la CCNUCC et dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le pays hôte ou d'y augmenter les absorptions de ceux-ci par des puits de carbone. ».

Art. 7

Dans le même décret, l'intitulé du chapitre II est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre II. – Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les installations fixes ».

Art. 8

À l'article 3, § 1er, alinéa 3, les mots « Pour la deuxième période de référence et pour les périodes de référence ultérieures » sont abrogés.

Art. 9

L'article 4 du même décret est remplacé comme suit :

« Article 4. Le Gouvernement arrête, au moins douze mois avant le début de la période de référence considérée et sur la base du plan d'allocation, la quantité totale de quotas qu'il alloue pour cette période, ainsi que la répartition des quotas attribués initialement à titre gratuit entre les exploitants des établissements dans lesquels interviennent une ou des installations ou activités émettant des gaz à effet de serre spécifiés visées par le plan.

En suite de l'adoption du plan d'allocation, le Gouvernement arrête l'attribution initiale des quotas à l'exploitant de chaque établissement dans lequel interviennent une ou des installations ou activités émettant des gaz à effet de serre spécifiés suivant la procédure qu'il détermine.

Le Gouvernement arrête les modalités de gestion de la réserve de quotas pour les nouveaux entrants.

Si la Commission européenne n'a pas accepté le plan régional d'allocation, pour une période de référence donnée, le Gouvernement détermine un délai adapté pour prendre l'arrêté visé à l'alinéa premier ».

Art. 10

L'article 7, § 4, du même décret, modifié par le décret du 22 juin 2006, est abrogé.

Art. 11

L'article 8 du même décret est remplacé comme suit :

« Article 8. § 1er. Sous réserve du § 2, les exploitants sont autorisés à utiliser des URCE et des URE résultant d'activités de projets dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre afin de satisfaire à l'obligation visée à l'article 10/1, jusqu'à concurrence du pourcentage déterminé par le plan d'allocation. Le Gouvernement délivre et restitue immédiatement un quota en échange d'une URCE ou d'une URE détenue par cet exploitant d'après le registre.

§ 2. Sans préjudice de l'article 16, toutes les URCE et les URE qui sont délivrées et qui peuvent être utilisées conformément à la CCNUCC, au Protocole de Kyoto et aux décisions ultérieures prises à ce titre peuvent être utilisées dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, à l'exception de celles qui concernent les activités de projets suivantes :

1° conformément à la CCNUCC, au Protocole de Kyoto et aux décisions ultérieures prises à ce titre, pour les deux premières périodes de référence, les installations nucléaires;

2° l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie ».

Art. 12

Dans le même décret, l'intitulé de la section 3 du Chapitre II, est remplacé par ce qui suit :

« Section 3. – Déclaration et vérification des émissions et restitution des quotas ».

Art. 13

À l'article 9 du même décret, le § 1er, remplacé par le décret du 22 juin 2006, est remplacé par ce qui suit :

« § 1er. Chaque année, la déclaration des émissions de gaz à effet de serre, vérifiée conformément aux critères définis à l'annexe II, est envoyée par l'exploitant au service ou à l'organisme à désigner par le Gouvernement le deuxième jeudi du mois de mars au plus tard ».

Art. 14

À l'article 10, § 3, alinéa 1er, du même décret, les mots « dans le délai fixé par le Gouvernement » sont remplacés par les mots « dans le délai fixé à l'article 9, § 1er ».

Art. 15

Dans le même décret, il est inséré un article 10/1, rédigé comme suit :

« Art. 10/1. Au plus tard le 30 avril de chaque année, l'exploitant d'un établissement dans lequel interviennent une ou des installations ou activités désignées par le Gouvernement émettant des gaz à effet de serre spécifiés restitue au Gouvernement, sur la base de sa déclaration des émissions de gaz à effet de serre vérifiée, le nombre de quotas autres que des quotas délivrés en application du chapitre II/1 correspondant aux émissions spécifiées totales de l'établissement au cours de l'année civile écoulée.

Les quotas restitués conformément à l'alinéa 1er sont ensuite annulés ».

Art. 16

Dans le même décret, dans la section 5 du Chapitre II, il est inséré un article 11/1, rédigé comme suit :

« Art. 11/1. § 1er. Tout exploitant qui n'envoie pas la déclaration conformément et dans le délai fixé à l'article 9, § 1er est tenu de payer une amende de 500 euros par jour ouvrable de retard. Si le retard est supérieur à vingt jours ouvrables, l'amende est fixée forfaitairement à 15.000 euros.

Le fonctionnaire désigné par le Gouvernement constate le nombre de jours de retard et inflige l'amende en une fois. Il notifie sa décision à l'exploitant concerné par lettre recommandée dans un délai de trente jours prenant cours le deuxième jeudi du mois de mars. Cette décision mentionne les possibilités de recours.

§ 2. L'exploitant qui conteste la décision visée au paragraphe 1er peut introduire un recours dans un délai de trente jours, à peine de forclusion, prenant cours à compter de la notification de la décision.

Ce recours suspend l'exécution de la décision.

Il est introduit par voie de requête devant le tribunal de police.

La requête contient l'identité et l'adresse de l'exploitant, la désignation de la décision attaquée et les motifs de contestation de cette décision.

Les décisions du tribunal de police ne sont pas susceptibles d'appel.

§ 3. La décision d'imposer une amende administrative a force exécutoire à l'échéance d'un délai de trente jours prenant cours à partir du jour de sa notification, sauf en cas de recours en vertu du paragraphe 2.

L'amende est payable dans le délai de trente jours qui suit le jour où la décision a acquis force exécutoire. Elle est versée dans le fonds visé à l'article 13. ».

Art. 17

Dans l'article 12, § 3, du même décret, les mots « conformément à l'article 7 » sont remplacés par les mots « conformément à l'article 10/1 ».

Art. 18

Dans le même décret, il est inséré un chapitre II/1 intitulé « Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les activités aériennes ».

Art. 19

Dans le chapitre II/1 inséré par l'article 18, il est inséré un article 12/1 rédigé comme suit :

« Art. 12/1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les activités aériennes déterminées par le Gouvernement ».

Art. 20

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/2 rédigé comme suit :

« Art. 12/2. Pour l'application du présent chapitre, il faut entendre par :

1° « émissions d'aéronef » : le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne déterminée par le Gouvernement, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;

2° « exploitant d'aéronef » : la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne déterminée par le Gouvernement ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;

3° « Région responsable » : la Région chargée de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef dont la Belgique est l'État-membre responsable;

4° « émissions de l'aviation attribuées » : les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes déterminées par le Gouvernement au départ d'un aérodrome régional wallon ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance d'un pays non membre de l'Union européenne;

5° « référentiel » : un des deux quotients utilisés afin de déterminer le nombre de quotas à allouer à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes d'allocation ont été soumises à la Commission européenne; leur méthode de calcul respective est fixée aux articles 3*sexies*, paragraphe 3 et 3*septies*, paragraphe 5 de la Directive 2003/87/CE et ils sont chacun arrêtés dans la décision de la Commission européenne adoptée conformément à l'un de ces deux articles ».

Art. 21

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/3 rédigé comme suit :

« Art. 12/3. Les périodes suivantes sont d'application pour le présent chapitre :

1° la première période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012;

2° la deuxième période allant du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2020;

3° les périodes ultérieures de huit ans ».

Art. 22

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/4 rédigé comme suit :

« Art. 12/4. La Région responsable d'un exploitant d'aéronef dont la Belgique est l'État-membre responsable est celle à laquelle sont attribuées les émissions d'aéronef les plus élevées émises par cet exploitant d'aéronef pendant l'année de base.

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

1° au départ d'un aérodrome régional wallon;

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

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

Art. 23

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/5 rédigé comme suit :

« Art. 12/5. § 1er. Chaque exploitant d'aéronef dont la Région wallonne est responsable en application de l'article 12/4 peut solliciter une allocation de quotas à

titre gratuit, pour chacune des périodes visées à l'article 12/3.

La demande est introduite auprès du Gouvernement au plus tard le 31 mars 2011 en ce qui concerne les première et deuxième périodes ou, en ce qui concerne les périodes ultérieures, au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte.

La demande contient les données relatives aux tonnes-kilomètres surveillées, déclarées et vérifiées, pour les activités aériennes déterminées par le Gouvernement et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance.

Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année 2010 en ce qui concerne les première et deuxième périodes et, en ce qui concerne les périodes ultérieures, l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte.

§ 2. Le Gouvernement soumet les demandes reçues à la Commission européenne au plus tard le 30 juin 2011, en ce qui concerne les première et deuxième périodes, ou, en ce qui concerne les périodes ultérieures, dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte.

§ 3. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission européenne, d'une décision au titre de l'article 3*sexies*, paragraphe 3, de la Directive 2003/87/CE, le Gouvernement calcule et publie :

1° le total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission européenne conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel;

2° les quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au 1°, par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes déterminées par le Gouvernement.

§ 4. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le Gouvernement délivre à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 12/6. ».

Art. 24

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/6 rédigé comme suit :

« Art. 12/6. § 1er. L'exploitant d'aéronef dont la Région wallonne est responsable en application de l'article 12/4 peut solliciter une allocation à titre gratuit de quotas provenant de la réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs, s'il remplit les conditions suivantes :

1° commencer à exercer une activité aérienne déterminée par le Gouvernement après l'année de surveillance visée à l'article 12/5, § 1er pour la deuxième période ou une période ultérieure; ou

2° dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance visée à l'article 12/5, § 1er, pour la deuxième période ou une période ultérieure, et la deuxième année civile de cette période;

et dont les activités visées au 1°, ou le surcroît d'activités visé au 2°, ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

En application de l'alinéa 1er, 2°, un exploitant d'aéronef ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 de quotas.

La demande est introduite auprès du Gouvernement, au plus tard le 30 juin 2015 en ce qui concerne la deuxième période ou au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période ultérieure à laquelle elle se rapporte.

La demande :

1° contient les données relatives aux tonnes-kilomètres surveillées, déclarées et vérifiées, pour les activités aériennes déterminées par le Gouvernement et exercées par l'exploitant en 2014, en ce qui concerne la deuxième période, ou durant la deuxième année civile de la période ultérieure à laquelle la demande se rapporte;

2° apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés à l'alinéa 1er sont remplis; et

3° dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant de l'alinéa 1er, 2°, indique :

a) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance visée à l'article 12/5, § 1er, pour la deuxième période ou une période ultérieure, et la deuxième année civile de cette période;

b) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance visée à l'article 12/5, § 1er, pour la deuxième période ou une période ultérieure, et la deuxième année civile de cette période; et

c) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance visée à l'article 12/5, § 1er, pour la deuxième période ou une période ultérieure, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1er, alinéa 1er, 2°.

§ 2. Le Gouvernement soumet à la Commission européenne les demandes reçues au plus tard le 31 décembre 2015, pour ce qui concerne la deuxième période, ou au plus tard six mois après la date limite prévue au § 1er, alinéa 3, pour les périodes ultérieures.

§ 3. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission européenne, d'une décision arrêtant le référentiel conformément à l'article 3*septies*, paragraphe 5, de la Directive 2003/87/CE, le Gouvernement calcule et publie :

1° l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont il a soumis la demande à la Commission conformément au paragraphe 2. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel :

a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1er, alinéa 1er, 1°, par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission;

b) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1er, alinéa 1er, 2°, par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1er, alinéa 1er, 2°, consignée dans la demande soumise à la Commission; et

2° l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du 1° par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la deuxième période ou pour une période ultérieure à laquelle l'allocation se rapporte.

Le référentiel visé à l'alinéa 1er, 1°, n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 12/5, § 3 ».

Art. 25

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/7 rédigé comme suit :

« Art. 12/7. Les quotas qui ne doivent pas être délivrés à titre gratuit sont mis aux enchères. ».

Art. 26

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/8 rédigé comme suit :

« Art. 12/8. L'article 7, § 1er, 3, 5 et 6 est applicable aux quotas délivrés en application du présent chapitre.

Les quotas délivrés par une autorité compétente au sein de l'Union européenne sont reconnus aux fins du respect des obligations incombant aux exploitants d'aéronefs en application de l'alinéa 3.

Au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions d'aéronef de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 12/10, paragraphe 3, résultant des activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.

Les quotas restitués conformément à l'alinéa 3 sont ensuite annulés. ».

Art. 27

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/9 rédigé comme suit :

« Art. 12/9. Pendant la première période, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des URCE et des URE à concurrence de 15 % du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 12/8.

Pour la deuxième période et les périodes ultérieures, le pourcentage des URCE et des URE utilisables dans les activités aériennes est fixé par le Gouvernement.

Le Gouvernement délivre et restitue immédiatement un quota en échange d'une URCE ou d'une URE détenue par l'exploitant d'aéronef d'après le registre.

L'article 8, § 2 est applicable aux quotas délivrés en application du présent chapitre ».

Art. 28

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/10 rédigé comme suit :

« Art. 12/10. § 1er. Le Gouvernement fixe les règles relatives à la surveillance et à la déclaration des émissions d'aéronef et des données relatives aux tonnes-kilomètres conformément aux principes définis à l'annexe I/1.

Chaque exploitant d'aéronef soumet au Gouvernement pour approbation un plan de surveillance des émissions d'aéronef et des données relatives aux tonnes-kilomètres.

§ 2. Chaque exploitant d'aéronef déclare au Gouvernement les données relatives aux tonnes-kilomètres et, au cours de chaque année civile, à compter du 1er janvier 2010, les émissions de l'aéronef qu'il exploite, après la fin de l'année concernée.

L'exploitant d'aéronef envoie sa déclaration d'émissions annuelle vérifiée conformément au paragraphe 3 au Gouvernement au plus tard le deuxième jeudi du mois de mars, pour les émissions de l'année précédente.

§ 3. Les déclarations présentées par les exploitants d'aéronefs sont vérifiées conformément aux critères définis à l'annexe II/1 par un vérificateur agréé par le Gouvernement.

Sur la base du rapport de vérification, le Gouvernement décide si les déclarations annuelles d'émissions sont reconnues satisfaisantes.

Un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions d'aéronef de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante ».

Art. 29

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/11 rédigé comme suit :

« Art. 12/11. L'article 11 est applicable aux quotas délivrés en application du présent chapitre. ».

Art. 30

Dans le même chapitre II/1, il est inséré un article 12/12 rédigé comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 31

Dans l'article 13 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

a) au paragraphe 2, modifié par les décrets des 22 juin 2006 et 5 mars 2008, le 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° la réalisation d'activités de projet, la cotisation à des organismes réalisant des activités de projet, l'acquisition d'UQA, d'URCE, d'URE, d'UAB ou de quotas »;

b) le paragraphe 2, modifié par les décrets des 22 juin 2006 et 5 mars 2008, est complété par les 8°, 9° et 10° rédigés comme suit :

« 8° les mesures visant à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique;

9° les mesures visant à financer des travaux de recherche et développement pour la limitation des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux incidences du changement climatique;

10° la contribution au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables ».

c) au paragraphe 4, inséré par le décret du 22 juin 2006, à l'alinéa 2, 1°, les mots « en vertu de l'article 12 » sont remplacés par les mots « en vertu du présent décret »;

d) au paragraphe 4, inséré par le décret du 22 juin 2006, à l'alinéa 2, 3°, les mots « en vertu de l'article 3, § 5 » sont abrogés;

e) le paragraphe 4, inséré par le décret du 22 juin 2006, est complété par le 6° rédigé comme suit :

« 6° le produit de redevances perçues dans le cadre de la gestion de la demande d'approbation des activités de projet en vertu de l'article 15, alinéa 2 ».

Art. 32

Dans le même décret, l'intitulé du chapitre IV est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre IV. – Activités de projet ».

Art. 33

L'article 14 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 14. Conformément à l'accord de coopération entre l'Autorité fédérale, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en œuvre de certaines dispositions du protocole de Kyoto, conclu à Bruxelles le 19 février 2007, la Région est compétente pour l'approbation des activités de projet suivantes :

1° toute activité de projet financée totalement ou partiellement par la Région ou par une province ou une commune, située sur son territoire;

2° toute activité de projet par laquelle la Région entend acquérir des UQA, des UAB, des URE ou des URCE;

3° toute activité de projet du mécanisme de MOC ou de MDP dont la demande d'approbation est introduite par une personne physique ayant son domicile, ou par une personne morale ayant une unité d'établissement sur le territoire de la Région;

4° toute activité de projet réalisée sur le territoire de la Région.

Lorsqu'une activité de projet relève à la fois de plusieurs régions ou d'une ou plusieurs régions et de l'Autorité fédérale, elle est traitée conformément aux accords adoptés entre les différentes autorités ».

Art. 34

L'article 15 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 15. § 1er. Le Gouvernement établit les critères d'éligibilité et les procédures pour l'approbation des activités de projet et charge le service ou l'organisme qu'il désigne de l'approbation des projets réalisés au titre de la MOC et du MDP.

Le Gouvernement peut subordonner la gestion de la demande d'approbation des activités de projet au paiement, par le demandeur, d'une redevance dont il fixe le montant.

§ 2. Le Gouvernement peut autoriser certaines personnes morales à participer à des activités de projet.

Le Gouvernement reste responsable de l'accomplissement des obligations qui lui incombent en vertu de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto, et garantit que cette participation est compatible avec les orientations, modalités et procédures pertinentes adoptées conformément à la CCNUCC ou au Protocole de Kyoto ».

Art. 35

Dans l'article 16, § 1er, du même décret, l'alinéa 1er est remplacé par ce qui suit :

« Le Gouvernement établit que les activités de projet auxquelles il participe ou qu'il approuve sont préparées et mises en œuvre conformément aux articles 6 et 12 du Protocole de Kyoto et aux décisions adoptées au titre de ces dispositions ».

Art. 36

Dans le même décret, il est inséré un article 16/1 rédigé comme suit :

« Art. 16/1. Les décisions rendues par le service ou à l'organisme à désigner par le Gouvernement dans le cadre du présent chapitre sont susceptibles de recours selon les modalités définies à l'article 6 du présent décret ».

Art. 37

Dans le même décret, il est inséré une annexe I/1 et une annexe II/1 qui sont jointes en annexes 1 et 2 au présent décret.

Art. 38

Le présent décret entre en vigueur le 1er décembre 2010 à l'exception des articles 1er, 18 à 30 et 37 qui produisent leurs effets le 1er décembre 2009.

ANNEXE 1

Annexe I/1 au décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto.

Principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres pour les activités aériennes

Surveillance des émissions de dioxyde de carbone

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs. Elles sont calculées à l'aide de la formule suivante :

Consommation de carburant × 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 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.

Déclaration des émissions

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations ci-après dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 12/10, paragraphe 2 :

A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment :

– nom de l'exploitant d'aéronef;
– État-membre responsable;
– adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'État-membre responsable;
– numéros d'identification des avions et types d'avions utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
– numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
– adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
– nom du propriétaire de l'avion.

B. Pour chaque type de carburant pour lequel les émissions sont calculées :

– consommation de carburant;
– facteur d'émission;
– émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
– émissions cumulées résultant de :
  - tous les vols réalisés pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant des aéronefs, et qui sont partis d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État-membre et arrivés dans un aérodrome situé sur le territoire du même État-membre;
  - tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
– émissions agrégées résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef :
  - au départ de chaque État-membre, et
  - à l'arrivée dans chaque État-membre en provenance d'un pays tiers,
– degré d'incertitude.

Surveillance des données relatives aux tonnes-kilomètres

Aux fins des demandes d'allocation de quotas conformément à l'article 12/5, paragraphe 1er, ou à l'article 12/6, paragraphe 1er, le volume des activités aériennes est calculé en tonnes-kilomètres à l'aide de la formule suivante :

Tonnes-kilomètres = distance × charge utile dans laquelle :

« distance » est la distance orthodromique entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km, et « charge utile » est la masse totale du fret, du courrier et des passagers transportés.

Aux fins du calcul de la charge utile :

– le nombre de passagers est le nombre de personnes à bord, à l'exclusion des membres de l'équipage;
– les exploitants d'aéronefs peuvent appliquer soit la masse réelle, soit la masse forfaitaire pour les passagers et les bagages enregistrés figurant dans la documentation de masse et centrage pour les vols concernés, soit une valeur par défaut de 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

Déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 12/5, paragraphe 1er, ou à l'article 12/6, paragraphe 1er :

A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment :

– nom de l'exploitant d'aéronef;
– État-membre responsable;
– adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'État-membre responsable;
– numéros d'identification des avions et types d'avions utilisés, pendant l'année couverte par la demande, pour effectuer les activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
– numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef;
– adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
– nom du propriétaire de l'avion.

B. Données relatives aux tonnes-kilomètres :

– nombre de vols par paire d'aérodromes;
– nombre de passagers-kilomètres par paire d'aérodromes;
– nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes;
– méthode choisie pour le calcul de la masse des passagers et des bagages enregistrés;
– nombre total de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes déterminées par le Gouvernement pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.

Vu pour être annexé au décret modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto.

ANNEXE 2

Annexe II/1 au décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto.

Critères de vérification des déclarations des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres des activités aériennes

Principes généraux

1. Les émissions des vols relevant d'une activité aérienne déterminée par le Gouvernement font l'objet de vérifications.

2. La procédure de vérification prend en considération la déclaration établie en application de l'article 12/10, paragraphe 2, et la surveillance des émissions effectuée au cours de l'année précédente. Elle porte sur la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance et des données déclarées et des informations relatives aux émissions, et notamment :

a) les données déclarées concernant l'activité, ainsi que les mesures et calculs connexes;

b) le choix et l'utilisation des facteurs d'émission;

c) les calculs effectués pour déterminer les émissions globales;

d) si des mesures sont utilisées, la pertinence du choix et l'emploi des méthodes de mesure.

3. Les émissions déclarées ne peuvent être validées que si des données et des informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions avec un degré élevé de certitude. Pour établir ce degré élevé de certitude, l'exploitant d'aéronef doit démontrer que :

a) les données déclarées sont exemptes d'incohérences;

b) la collecte des données a été effectuée conformément aux normes scientifiques;

c) les registres correspondants de l'aéronef utilisé pour effectuer les activités aériennes couvertes par la déclaration sont complets et cohérents.

4. Le vérificateur a accès à tous les sites et à toutes les informations en rapport avec l'objet des vérifications.

5. Le vérificateur tient compte du fait que l'exploitant d'aéronef est enregistré ou non dans l'EMAS (système communautaire de management environnemental et d'audit).

Méthodologie

Analyse stratégique

6. La vérification est fondée sur une analyse stratégique de toutes les activités aériennes couvertes par la déclaration qui sont menées par l'exploitant d'aéronef. Cela implique que le vérificateur a une vue d'ensemble de toutes les activités et de leur importance par rapport aux émissions.

Analyse des procédés

7. La vérification des informations soumises est effectuée, en tant que de besoin, sur les sites utilisés par l'exploitant de l'aéronef pour mener les activités aériennes couvertes par la déclaration. Le vérificateur recourt à des contrôles par sondage pour déterminer la fiabilité des données et des informations fournies.

Analyse des risques

8. Le vérificateur soumet tous les aéronefs dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité à une évaluation de la fiabilité des données fournies pour chaque aéronef contribuant aux émissions globales des activités aériennes couvertes par la déclaration qui sont menées par l'exploitant d'aéronef.

9. Sur la base de cette analyse, le vérificateur 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 à ces sources dont la détermination des émissions présente un risque d'erreur élevé et aux aspects susmentionnés de la procédure de surveillance.

10. Le vérificateur 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.

Rapport

11. Le vérificateur prépare un rapport sur la procédure de validation, indiquant si la déclaration faite en application de l'article 12/10, § 2, est satisfaisante. Ce rapport traite de tous les aspects pertinents pour le travail effectué. Le vérificateur peut attester que la déclaration établie en application de l'article 12/10, § 2, est satisfaisante si, selon lui, les émissions totales déclarées ne sont pas matériellement inexactes

Compétences minimales exigées du vérificateur

12. Le vérificateur est indépendant de l'exploitant d'aéronef, exerce ses activités avec un professionnalisme sérieux et objectif, et a une bonne connaissance :

a) des dispositions de la Directive 2003/87/CE, ainsi que des normes pertinentes et des lignes directrices adoptées par la Commission en application de l'article 14, § 1er, de la Directive mentionnée à l'article 2, 3°, du présent décret;

b) des exigences législatives, réglementaires et administratives applicables aux activités soumises à la vérification;

c) de l'élaboration de toutes les informations relatives à l'aéronef dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité, notamment aux stades de la collecte, de la mesure, du calcul et de la déclaration des données.

13. Le vérificateur s'assure notamment que :

a) tous les vols relevant d'une activité aérienne déterminée par le Gouvernement ont été pris en compte. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données sur les horaires et d'autres données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par l'exploitant d'aéronef à Eurocontrol;

b) les données relatives à la consommation de carburant agrégée et les données sur les carburants achetés ou livrés d'une autre manière à l'aéronef effectuant l'activité aérienne sont cohérentes.

Dispositions complémentaires relatives à la vérification des données relatives aux tonnes-kilomètres soumises aux fins des articles 12/5 et 12/6

14. Les principes généraux et les méthodes applicables lors de la vérification des déclarations d'émissions conformément à l'article 12/10, paragraphe 3, énoncés dans la présente annexe doivent, le cas échéant, être également appliqués lors de la vérification des données relatives aux tonnes-kilomètres.

15. Le vérificateur doit notamment s'assurer que seuls ont été pris en compte dans la demande introduite par l'exploitant en vertu de l'article 12/5, paragraphe 1er, et de l'article 12/6, paragraphe 1er, les vols réellement effectués et relevant d'une activité aérienne déterminée par le Gouvernement dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par cet exploitant à Eurocontrol. Le vérificateur doit en outre s'assurer que la charge utile déclarée par l'exploitant d'aéronef correspond à celle figurant dans le registre tenu par cet exploitant à des fins de sécurité.

Vu pour être annexé au décret modifiant le décret du 10 novembre 2004 instaurant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un Fonds wallon Kyoto et relatif aux mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto.