

<nederlandse tekst>

**Bijlage 1: Memorie van toelichting / artikelsgewijze bespreking bij het samenwerkingsakkoord van 4 april 2024 – aangepast n.a.v. advies Raad van State**

Aanpassingen n.a.v. advies Raad van State staan in blauwe tekst.

**Artikel 1** wijzigt het opschrift van het samenwerkingsakkoord ETS luchtvaart van 2 september 2013. Het nieuwe opschrift verwijst naar Richtlijn 2003/87/EG (de ETS richtlijn), zodat alle wijzigingen aan deze Richtlijn relevant voor de luchtvaartsector gevat zijn, en niet enkel de wijzigingen van Richtlijn 2008/101/EG.

**Artikel 2** specificeert in 1° dat dit samenwerkingsakkoord de intra-Belgische EU ETS taken beoogt te organiseren enkel voor wat de luchtvaartsector betreft. In 2° worden de specifieke verwijzingen naar verordening 421/2014/EG, 2017/2392/EG en CORSIA geschrapt, aangezien deze reeds gevat worden door de verwijzing naar de ETS-Richtlijn in 1°.

**Artikel 3** schrapt de definities van “veiling”, “bijzondere reserve”, “toezichtsjaar”, “emissiereductie-eenheid of ERU”, “gecertificeerde emissiereductie of CER”, “verordening nr. 421/2014”, “koninklijk besluit van 21 juli 2017” en “verordening (EU) 2017/2392” én de laatste zinsnede van de definitie van “kosteloze toewijzing” omdat deze – ten gevolge van andere wijzigingen in de tekst - niet langer relevant zijn. Artikel 3 actualiseert tevens de definities van “registerverordening” en “register” (i.f.v. aanpassingen EU regelgeving) en “periode” (overeenkomstig de “Fit for 55 wijzigingen” aan artikel 13 en 18a van de ETS Richtlijn) én vervangt de definitie van “verordening (EU) 525/2013” door de definitie van de actueel geldende verordening terzake “verordening (EU) 2018/1999”.

**Artikel 4** heft artikel 5 van het samenwerkingsakkoord ETS luchtvaart van 2 september 2013 op. De bepalingen in dit artikel, die relevant zijn voor een samenwerkingsakkoord, worden reeds gevat door artikel 4 van het samenwerkingsakkoord register van 20 januari 2017<sup>1</sup>.

**Artikel 5** wijzigt het opschrift van hoofdstuk V naar “Tenuitvoerlegging van de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Europese Unie”. Dit hoofdstuk bevat alle bepalingen m.b.t. het EU ETS, onderverdeeld in twee afdelingen: Afdeling 1 Emissie monitoringplan en emissieverlag, Afdeling 2 Kosteloze toewijzing van emissierechten.

**Artikel 6** voegt een “Afdeling 1. Emissie monitoringplan en emissieverlag” in.

**Artikel 7** brengt enkele wijzigingen aan in de procedure voor het indienen en goedkeuren van emissie monitoringplannen en emissieverlagen (art. 6 van het samenwerkingsakkoord ETS luchtvaart van 2 september 2013):

---

<sup>1</sup> Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de organisatie en het administratief beheer van het nationaal register voor broeikasgassen van België overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en verordening (EU) 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad, alsmede bepaalde elementen van de veiling overeenkomstig verordening (EU) 1031/2010 van de Commissie

- 1°, in §1:
  - o De deadline voor het indienen van een monitoringplan door vliegtuigexploitanten bij hun bevoegde autoriteit, nl. “vier maanden voor elk toezichtsjaar” wordt geschrapt wegens enkel relevant voor het “start” monitoringplan bij de start van het EU ETS luchtvaart in 2010 en in de praktijk niet werkbaar voor de jaarlijkse actualisaties van de monitoringplannen. De indieningsdeadlines voor deze jaarlijks actualisaties worden in de praktijk vastgelegd door de bevoegde autoriteiten.
  - o De procedure wordt uitgebreid naar “emissieverslagen” (verplaatsing vanuit artikel 14 omwille van eenvoud).
  - o De bepaling inzake tonkilometergegevens wordt geschrapt, wegens niet langer relevant. (artikel 3e van de ETS RL wordt geschrapt t.g.v. de “Fit for 55” aanpassingen)
- 2°, in §2 wordt de bepaling inzake goedkeuring van emissie monitoringplannen uitgebreid naar “emissieverslagen”, wordt de bepaling inzake tonkilometergegevens geschrapt wegens niet langer relevant en wordt geschrapt dat de goedgekeurde monitoringplannen aan de NKC moeten worden bezorgd (hetgeen geen meerwaarde heeft voor de jaarlijkse actualisaties van de monitoringplannen).
- 3°, er wordt een paragraaf 3 (dit is geen nieuwe bepaling, maar betreft een verplaatsing vanuit artikel 15) en een nieuwe paragraaf 4 (n.a.v. het nieuwe artikel 14 §6 van de ETS Richtlijn dat werd ingevoegd door de Fit for 55 aanpassingen) ingevoegd. Deze paragraaf 4 specificeert dat het de bevoegde autoriteiten zijn die instaan voor de behandeling van het verzoek van een vliegtuigexploitant om bepaalde data niet te laten publiceren door de Europese Commissie.

**Artikel 8** voegt een “Afdeling 2. Kosteloze toewijzing van emissierechten” in, in hoofdstuk V.

**Artikel 9** voegt een artikel 6/1 in dat bepaalt dat de bevoegde autoriteiten instaan voor de kosteloze toewijzing van emissierechten. Details over procedure en voorwaarden kunnen opgenomen worden in de gewestelijke regelgeving.

De enige bepalingen die nog relevant zijn m.b.t. kosteloze toewijzing zijn de nieuwe “Fit for 55” bepalingen ingevoegd in artikel 3c §6 en artikel 3d §1a van de ETS-richtlijn. Voor wat betreft de kosteloze toewijzing van artikel 3d§1a van de richtlijn is er geen aanvraagprocedure. De berekening verloopt automatisch door de Commissie o.b.v. de geverifieerde 2023 emissies. Voor wat betreft de kosteloze toewijzing van artikel 3c§16 van de richtlijn is de aanvraagprocedure nog niet vastgelegd. Dit zal gebeuren d.m.v. een gedelegeerde handeling van de Commissie.

**Artikel 10** heft hoofdstuk VI (artikelen 7 tot 11) van het samenwerkingsakkoord ETS luchtvaart van 2 september 2013 op. Dit zijn alle bepalingen inzake kosteloze toewijzing van emissierechten die niet langer relevant zijn, t.g.v. het schrappen van dezelfde bepalingen in artikel 3<sup>e</sup> en 3f van de ETS-richtlijn in het kader van Fit for 55.

**Artikel 11** heft artikel 12 op, aangezien de registerhouder reeds als veiler wordt aangeduid in artikel 10 van het samenwerkingsakkoord register van 20 januari 2017.

**Artikel 12** heft hoofdstuk VIII “Aangifte en verificatie van emissies” (artikelen 14 en 15) van het samenwerkingsakkoord ETS luchtvaart van 2 september 2013 op.

- Art. 14 §1 (procedure indiening emissieverslag) werd geïntegreerd in artikel 6 §1. Het vastleggen van de deadline voor het indienen van het jaarlijks emissieverslag wordt overgelaten aan de bevoegde autoriteiten. §2 wordt geschrapt omdat dit een eerder overbodige controle door de NKC betrof en een nutteloze kennisgeving aan de registeradministrateur nadat de emissiecijfers al zijn doorgegeven aan en ingevoerd in het register (cfr. artikel 19 samenwerkingsakkoord register). §3. Wordt geschrapt wegens overbodig. Dit wordt reeds geregeld door [artikel 32 van de gedelegeerde verordening \(EU\) 2019/1122 m.b.t. de werking van het register](#).
- Art. 15: deze bepaling werd verplaatst naar artikel 5.

**Artikel 13** heft hoofdstuk IX “Geldigheid, inlevering en annulering van emissierechten (artikelen 16 tot 19) van het samenwerkingsakkoord ETS luchtvaart van 2 september 2013 op.

- De bepalingen van artikel 16 zijn vastgelegd [in artikel 13 van de EU ETS RL](#) en behoeven geen omzetting.
- Artikel 17§1 betreft de inleververplichting voor vliegtuigexploitanten en koppelt deze aan de EU ETS scope (via de definitie “emissies”).<sup>2</sup> Het is deze bepaling (samen met artikel 20) die ervoor zorgde dat het samenwerkingsakkoord telkens moest aangepast worden wanneer er een tijdelijke afwijking op het toepassingsgebied werd ingevoerd d.m.v. een aanpassing van de EU regelgeving. Het schrappen van deze paragraaf voorkomt dat het samenwerkingsakkoord in de toekomst opnieuw elke drie jaar moet worden aangepast. Bovendien heeft deze bepaling niets te maken met de bevoegdheidsverdeling en kan dus probleemloos geschrapt worden uit het samenwerkingsakkoord. De inleververplichting wordt vastgelegd in de wetgeving van de bevoegde autoriteiten.
- Bepaling van Art. 17§2 wordt in artikel 11a RL geschrapt t.g.v. de Fit for 55 aanpassingen.
- Artikel 18 is overbodig. Dit wordt reeds geregeld [door artikel 56 van de gedelegeerde verordening \(EU\) 2019/1122 m.b.t. de werking van het register](#).
- Artikel 19 wordt verplaatst naar art 20/1 (hoofdstuk sancties).

**Artikel 14** brengt enkele wijzigingen aan in artikel 20 van het samenwerkingsakkoord ETS luchtvaart van 2 september 2013.

- 1° de oorspronkelijke §1 wordt geschrapt. Deze paragraaf koppelt de sancties voor het onvoldoende inleveren van emissierechten aan EU ETS scope (via de definitie “emissies”).<sup>3</sup> Het is deze bepaling (samen met artikel 17) die ervoor zorgde dat het samenwerkingsakkoord telkens moest aangepast worden wanneer er een tijdelijke afwijking op het toepassingsgebied werd ingevoerd d.m.v. een aanpassing van de EU regelgeving. Het schrappen van deze paragraaf voorkomt dat het samenwerkingsakkoord in de toekomst opnieuw elke drie jaar moet worden aangepast. Er wordt een nieuwe paragraaf 1 ingevoegd. Dit is geen nieuwe bepaling maar betreft een verplaatsing vanuit artikel 19 uit het hoofdstuk IX “Geldigheid, inlevering en annulering van emissierechten”, dat integraal geschrapt wordt.

---

<sup>2</sup> De definitie “emissies” is gelinkt aan de full scope van het EU ETS (alle vluchten die vertrekken of landen in de EEA) en blijft van toepassing t.g.v. artikel 3 van het samenwerkingsakkoord.

- 2° paragraaf 2 wordt aangevuld met de bepaling dat het de bevoegde autoriteiten zijn die instaan voor het opleggen van de boete voor het onvoldoende inleveren van emissierechten en verwijst hierbij naar de richtlijn, zodat tijdelijke afwijkingen aan het ETS toepassingsgebied automatisch worden in rekening gebracht.
- 3° paragraaf 3 wordt opgeheven omdat deze opnieuw linkt naar de EU ETS scope (via de definitie "emissies").<sup>3</sup> Deze is bovendien overbodig aangezien de bepaling niets te maken heeft met de bevoegdheidsverdeling.
- 4° De bepaling in paragraaf 4 wordt gelinkt aan de EU ETS richtlijn i.p.v. aan de vereisten van het samenwerkingsakkoord ETS luchtvaart, aangezien de specifieke inleververplichtingen voor vliegtuigexploitanten verwijderd worden uit artikel 17 van het samenwerkingsakkoord teneinde dit meer robuust te maken t.a.v. toekomstige wijzigingen aan de richtlijn

**Artikel 15** heft hoofdstuk X/1 (afwijkingen die gelden vooruitlopend op de tenuitvoerlegging van CORSIA), die het artikel 20/1 bevat, op. Toevoeging van dit hoofdstuk (d.m.v. het samenwerkingsakkoord van 15 december 2020) was enkel nodig als correctie op de gedetailleerde verplichtingen voor vliegtuigexploitanten en de expliciete link van de inleververplichtingen aan de full scope van het EU ETS. Na schrappen van deze bepalingen en beperking van de inhoud van het SWA tot bevoegdheidsaspecten is dit hoofdstuk overbodig en mag geschrapt worden.

<Franse tekst>

**Annexe 1 : Exposé des motifs / discussion article par article de l'accord de coopération du 4 avril 2024 - adapté suite à l'avis du Conseil d'État.**

Les ajustements suite à l'avis du Conseil d'Etat sont en bleu.

**L'article 1** modifie l'intitulé de l'accord de coopération dans le domaine de l'aviation du 2 septembre 2013. Le nouveau titre fait référence à la directive 2003/87/CE (directive ETS), de sorte que tous les amendements à cette directive pertinents pour le secteur de l'aviation sont inclus, et pas seulement les amendements à la directive 2008/101/CE.

**L'article 2** précise au point 1° que cet accord de coopération vise à organiser les tâches ETS intra-belges uniquement en ce qui concerne le secteur de l'aviation. Au point 2, les références spécifiques au règlement 421/2014/CE, au règlement 2017/2392/CE et à CORSIA sont supprimées, étant donné qu'elles sont déjà incluses dans la référence à la directive ETS au point 1.

**L'article 3** supprime les définitions de "enchères", "réserve spéciale", "année de surveillance", "unité de réduction des émissions ou ERU", "réduction certifiée des émissions ou CER", "règlement n° 421/2014", "arrêté royal du 21 juillet 2017" et "règlement (UE) 2017/2392" ainsi que la dernière phrase de la définition de "allocation gratuite" car - en raison d'autres changements dans le texte - elles ne sont plus pertinentes. L'article 3 met également à jour les définitions de "règlement du registre" et "registre" (en fonction des amendements au règlement de l'UE) et "période" (en fonction des amendements "Fit for 55" aux articles 13 et 18 bis de la directive ETS) ainsi que le remplacement de la définition du "règlement (UE) 525/2013" par la définition du règlement actuellement applicable en la matière, le "règlement (UE) 2018/1999".

**L'article 4** abroge l'article 5 de l'accord de coopération ETS aviation du 2 septembre 2013. Les dispositions de cet article, qui sont pertinentes pour un accord de coopération, sont déjà prises en compte par l'article 4 de l'accord de coopération registre du 20 janvier 2017.

**L'article 5** modifie l'intitulé du chapitre V, qui devient "Mise en œuvre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre au sein de la Communauté". Ce chapitre contient toutes les dispositions relatives au ETS de l'UE, réparties en deux sections : Section 1 Plan de surveillance des émissions et déclaration d'émissions, Section 2 Allocation gratuite de quotas.

**L'article 6** ajoute une "Section 1. Plan de surveillance des émissions et déclaration d'émissions".

**L'article 7** apporte quelques modifications à la procédure de soumission et d'approbation des plans de surveillance des émissions et des déclarations d'émissions (article 6 de l'accord de coopération ETS aviation du 2 septembre 2013):

- 1°, §1 :
  - o La date limite pour les exploitants d'aéronefs pour soumettre un plan de surveillance à leur autorité compétente, c'est-à-dire "quatre mois avant chaque année de surveillance" est supprimée car elle n'est pertinente que pour le plan de surveillance "de démarrage" au début du système européen d'échange de quotas d'émission en 2010, mais n'est pas réalisable en pratique pour les mises à jour annuelles des plans de surveillance. Les délais de soumission pour ces mises à jour annuelles sont en pratique fixés par les autorités compétentes.
  - o La procédure est étendue aux "déclarations d'émissions" (déplacé de l'article 14 pour plus de simplicité).
  - o La disposition sur les données relatives aux tonnes-kilomètres est supprimée, car elle n'est plus pertinente. (L'article 3 sexies de la directive ETS est supprimé par le biais des ajustements "Fit for 55").
- 2°, au §2, la disposition sur l'approbation des plans de surveillance des émissions est étendue aux "déclarations d'émissions", la disposition sur les données relatives aux tonnes-kilomètres est supprimée car elle n'est plus pertinente et l'exigence de remise des plans de surveillance approuvés à la CNC est supprimée (ce qui n'a aucune valeur ajoutée pour les mises à jour annuelles des plans de surveillance).
- 3°, un paragraphe 3 (il ne s'agit pas d'une nouvelle disposition, mais d'un déplacement de l'article 15) et un nouveau paragraphe 4 (suite au nouvel article 14 §6 de la directive ETS inséré par le Fit for 55 adjustments) sont insérés. Ce paragraphe 4 précise que ce sont les autorités compétentes qui sont chargées de traiter la demande d'un exploitant d'aéronef de ne pas voir certaines données publiées par la Commission européenne.

**L'article 8** insère une "Section 2. Allocation gratuite de quotas" au chapitre V.

**L'article 9** insère un article 6/1 prévoyant que les autorités compétentes veillent à l'allocation gratuite des quotas d'émission. Les détails de la procédure et des conditions peuvent être inclus dans les réglementations des autorités compétentes.

Les seules dispositions encore pertinentes concernant l'allocation gratuite sont les nouvelles dispositions "Fit for 55" insérées à l'article 3 quater, § 6 (3c §6) et à l'article 3 quinquies, §1 bis (3d §1a) de la directive ETS. En ce qui concerne l'allocation gratuite de l'article 3d§1a de la directive, il n'y a pas de procédure de demande. Le calcul est effectué automatiquement par la Commission sur la base des émissions vérifiées pour 2023. En ce qui concerne l'allocation gratuite prévue à l'article 3 quater, paragraphe 6, de la directive, la procédure de demande n'a pas encore été établie. Elle se fera par le biais d'un acte délégué de la Commission.

**L'article 10** abroge le chapitre VI (articles 7 à 11) de l'accord de coopération ETS aviation du 2 septembre 2013. Il s'agit de dispositions relatives à l'allocation gratuite de quotas qui ne sont plus pertinentes en raison de la suppression des mêmes dispositions aux articles 3 sexies et 3 septies de la directive ETS dans le cadre de l'initiative "Fit for 55".

**L'article 11** abroge l'article 12, car l'administrateur du registre est déjà désigné comme commissaire priseur à l'article 10 de l'accord de coopération registre daté du 20 janvier 2017.

**L'article 12** abroge le chapitre VIII "Déclaration et vérification des émissions" (articles 14 et 15) de l'accord de coopération ETS aviation du 2 septembre 2013.

- L'article 14 §1 (procédure de soumission de la déclaration d'émissions) a été intégré à l'article 6 §1, laissant aux autorités compétentes le soin de fixer la date limite de soumission de la déclaration d'émissions annuelle. Le §2 est supprimé car il s'agit d'un contrôle superflu de la part de la CNC et d'une notification inutile à l'administrateur du registre après que les chiffres d'émissions ont déjà été transmis et inscrits dans le registre (cf. article 19 de l'accord de coopération registre). §3 A supprimer car redondant. Cette disposition est déjà réglée par [l'article 32 du règlement délégué \(UE\) 2019/1122 relatif au fonctionnement du registre](#).
- Art. 15: cette disposition a été déplacée à l'article 5.

**L'article 13** abroge le chapitre IX "Validité, restitution et annulation des quotas (articles 16 et 19)" de l'accord de coopération ETS aviation du 2 septembre 2013.

- Les dispositions de l'article 16 figurent dans [l'article 13 de la directive ETS](#) et ne nécessitent pas de transposition.
- L'article 17, paragraphe 1, concerne l'obligation de restitution pour les exploitants d'aéronefs et la relie au champ d'application de l'ETS (par l'intermédiaire de la définition du terme "émissions"). C'est cette disposition (ainsi que l'article 20) qui fait que l'accord de coopération doit être adapté chaque fois qu'une dérogation temporaire au champ d'application est introduite par le biais d'une adaptation de la réglementation de l'UE. La suppression de ce paragraphe permet d'éviter que l'accord de coopération doive être adapté tous les trois ans à l'avenir. En outre, cette disposition n'a rien à voir avec la répartition des compétences et peut donc être facilement supprimée de l'accord de coopération. L'obligation de restitution est prévue par la législation des autorités compétentes.
- La disposition de l'article 17, paragraphe 2, est supprimée dans l'article 11a de la directive ETS suite aux ajustements Fit for 55.
- L'article 18 est redondant. Il est déjà réglementé par [l'article 56 du règlement délégué \(UE\) 2019/1122 relatif au fonctionnement du registre](#).
- L'article 19 est déplacé à l'article 20/1 (chapitre sanctions).

**L'article 14** apporte quelques modifications à l'article 20 de l'accord de coopération ETS aviation du 2 septembre 2013.

- 1° le §1 original est supprimé. Ce paragraphe établit un lien entre les sanctions pour restitution insuffisante de quotas et le champ d'application de l'ETS (par le biais de la définition des "émissions"). C'est cette disposition (ainsi que l'article 17) qui a fait que l'accord de coopération a dû être adapté chaque fois qu'une dérogation temporaire au champ d'application a été introduite par un ajustement de la réglementation de l'UE. La suppression de ce paragraphe permet d'éviter que l'accord de coopération doive être adapté tous les trois ans à l'avenir. Un nouveau paragraphe 1 est inséré. Il ne s'agit pas d'une nouvelle disposition mais d'un transfert de l'article 19 du chapitre IX "Validité, restitution et annulation des quotas", qui est entièrement supprimé.
- 2° Le paragraphe 2 est complété par la disposition selon laquelle ce sont les autorités compétentes qui sont chargées d'imposer l'amende pour restitution insuffisante de quotas et renvoie à la directive, de sorte que les écarts temporaires par rapport au champ d'application de l'ETS sont automatiquement pris en compte.
- 3° Le paragraphe 3 est supprimé car il est à nouveau lié au champ d'application de l'ETS (par le biais de la définition des "émissions"). En outre, il est redondant car la disposition n'a rien à voir avec la répartition des compétences.
- 4° La disposition du paragraphe 4 est liée à la directive ETS plutôt qu'aux exigences de l'accord de coopération ETS aviation, étant donné que les obligations de remise spécifiques pour les exploitants d'aéronefs sont supprimées de l'article 17 de l'accord de coopération afin de le rendre plus solide en ce qui concerne les modifications futures de la directive.

**L'article 15** abroge le chapitre X/1 (dérogations applicables avant la mise en œuvre de CORSIA), qui contient l'article 20/1. L'ajout de ce chapitre (par le biais de l'accord de coopération du 15 décembre 2020) n'était nécessaire que pour corriger les obligations détaillées imposées aux exploitants d'aéronefs et le lien explicite entre les obligations de remise et le champ d'application complet du système d'échange de quotas d'émission de l'UE. Après la suppression de ces dispositions et la limitation du contenu de l'accord sectoriel aux aspects juridictionnels, ce chapitre est redondant et peut être supprimé.