

10 février 2011

Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juin 2006 établissant la liste des installations et activités émettant des gaz à effet de serre et déterminant les gaz à effet de serre spécifiés visés par 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

Le Gouvernement wallon,

Vu 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, les articles 2, 3°, et 12/1, inséré par le décret du 6 octobre 2010;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juin 2006 établissant la liste des installations et activités émettant des gaz à effet de serre et déterminant les gaz à effet de serre spécifiés visés par 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;

Vu l'avis n° 49.011/4 du Conseil d'État, donné le 5 janvier 2011, en application de l'article 84, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité;

Après délibération,

Arrête:

Art. 1^{er}.

Dans l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juin 2006 établissant la liste des installations et activités émettant des gaz à effet de serre et déterminant les gaz à effet de serre spécifiés visés par 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, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2:

« Les activités aériennes visées à l'article 12/1 du même décret sont énumérées à l'annexe I/1. »

Art. 2.

Dans le même arrêté, il est inséré une annexe I/1 qui est jointe en annexe au présent arrêté.

Art. 3.

Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} décembre 2009.

Art. 4.

Le Ministre de l'Environnement et le Ministre qui a la Gestion aéroportuaire dans ses attributions sont chargés conjointement de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 10 février 2011.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY

Annexe - Annexe 1/1 à l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juin 2006 établissant la liste des installations et activités émettant des gaz à effet serre et déterminant les gaz à effet de serre spécifiés visés par 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

Activités aériennes

A compter du 1^{er} janvier 2012, tous les vols des exploitants d'aéronefs dont la Région est responsable, à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, seront couverts.

Pour l'application de la présente annexe, on entend par:

- 1° « vol », un secteur de vol, c'est-à-dire un vol ou une série de vols qui débute et se termine sur un poste de stationnement pour aéronefs;
- 2° « aéroport », un terrain ou un plan d'eau (bâtiments, installations et matériels y compris) destiné à être utilisé intégralement ou en partie pour l'arrivée, le départ et le roulage des aéronefs;
- 3° « transporteur aérien commercial », un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier.

Aviation

Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du traité européen.

Sont exclus de cette définition:

- a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;
 - b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;
 - c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par l'autorité compétente;
 - d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago;
 - e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;
 - f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;
 - g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol;
 - h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg;
 - i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au Règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 349 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30 000 sièges par an; et
 - j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :
 - soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois,
 - soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10 000 tonnes par an.
- Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.

Dioxyde
d e
carbone

La présente annexe contient la liste des types de vol exemptés du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les activités aériennes, visé au chapitre II/1 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.

1. Exemption au titre du point a)

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

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

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

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

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

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

2. Exemptions au titre du point b)

2.1. Vols militaires

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

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

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

2.2. Vols effectués par les services des douanes et de la police

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

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

3. Exemptions au titre du point c)

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

3.2. Vols de recherche et de sauvetage

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

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

3.3. Vols de lutte contre le feu

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

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

3.4. Vols humanitaires

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

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

3.5. Vols médicaux d'urgence

3.5.1. On entend par « vols de services médicaux d'urgence » les vols effectués exclusivement pour

faciliter l'assistance médicale d'urgence, lorsque l'acheminement immédiat et rapide de personnel médical, de fournitures médicales, y compris d'équipement, de sang, d'organes, de médicaments ou le transport des personnes malades ou blessées et des autres personnes directement impliquées se révèlent essentiels.

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

4. Exemption au titre du point f)

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

5. Exemptions au titre du point g)

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

5.2. Vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique

Relèvent de cette catégorie les vols exemptés dont le but exclusif est de réaliser des travaux de recherche scientifique. Pour que l'exemption soit applicable, les travaux de recherche scientifique doivent s'effectuer partiellement ou intégralement en vol. Le transport de scientifiques ou d'équipement de recherche n'est pas suffisant en soi pour que le vol soit exempté.

5.3. Vols effectués exclusivement aux fins de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol

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

6. Exemptions au titre du point i) (vols effectués dans le cadre d'obligations de service public)

L'exemption des vols effectués dans le cadre d'obligations de service public (OSP) dans des régions ultrapériphériques doit être interprétée comme s'appliquant aux régions visées à l'article 349 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et concerne uniquement les vols OSP au sein d'une région ultrapériphérique et les vols entre deux régions ultrapériphériques.

7. Exemptions au titre du point j) (« règle de *minimis* »)

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

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

7.3. Seuls les vols au départ et à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité doivent être pris en compte pour décider si ledit exploitant d'aéronef se situe au-dessus ou au-dessous des seuils d'exemption de la règle de *minimis* . Les vols exemptés au titre des points a) à j) ne sont pas pris en compte aux mêmes fins.

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

7.5. Un transporteur aérien commercial réalisant 243 vols par période ou davantage est inclus dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les activités aériennes pour toute l'année civile au cours de laquelle il a atteint ou dépassé le seuil de 243 vols.

7.6. Un transporteur aérien commercial réalisant des vols dont le total annuel des émissions est égal ou supérieur à 10 000 tonnes par an est inclus dans le système d'échange de quotas d'émission de

gaz à effet de serre pour les activités aériennes pour l'année civile au cours de laquelle il a atteint ou dépassé le seuil de 10 000 tonnes.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 février 2011 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juin 2006 établissant la liste des installations et activités émettant des gaz à effet de serre et déterminant les gaz à effet de serre spécifiés visés par 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.

Namur, le 10 février 2011.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY