



GEWONE ZITTING 2021-2022

1 DECEMBER 2021

—————
BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT
 —————

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 15 december 2020 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap overeenkomstig richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap

—————
VERSLAG

uitgebracht namens de commissie voor het Leefmilieu en de Energie

door mevr. Aurélie CZEKALSKI (F)

—————

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

1^{ER} DÉCEMBRE 2021

—————
PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE
 —————

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à l'Accord de coopération du 15 décembre 2020 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'accord de coopération du 2 septembre 2013 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

—————
RAPPORT

fait au nom de la commission de l'environnement et de l'énergie

par Mme Aurélie CZEKALSKI (F)

—————

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : De heer Martin Casier, mevr. Véronique Jamouille, mevr. Ingrid Parmentier, de heer Tristan Roberti, mevr. Aurélie Czekalski, mevr. Viviane Teitelbaum, de heer Jonathan Patoul, mevr. Marie Nagy, mevr. Caroline De Bock, de heer Youcef Handichi, mevr. Gladys Kazadi, mevr. Lotte Stoops, mevr. Cielkje Van Achter, mevr. Hilde Sabbe.

Andere leden : Mevr. Victoria Austraet.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-419/1 – 2021/2022 : Ontwerp van ordonnantie.

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Martin Casier, Mme Véronique Jamouille, Mme Ingrid Parmentier, M. Tristan Roberti, Mmes Aurélie Czekalski, Viviane Teitelbaum, M. Jonathan de Patoul, Mme Marie Nagy, Mme Caroline De Bock, M. Youcef Handichi, Mme Gladys Kazadi, Mme Lotte Stoops, Mme Cielkje Van Achter, Mme Hilde Sabbe.

Autres membres : Mme Victoria Austraet.

Voir :

Document du Parlement :

A-419/1 – 2021/2022 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Alain Maron

De minister heeft in aanwezigheid van de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

« Dames en heren afgevaardigden,

Dit ontwerp van ordonnantie heeft tot doel instemming te betuigen met het samenwerkingsakkoord van 15 december 2020 betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap overeenkomstig richtlijn 2008/101/EG.

Het voorliggende samenwerkingsakkoord wijzigt het samenwerkingsakkoord 'Luchtvaart' van 2013 door de integratie mogelijk te maken van bepalingen die vereist zijn omdat het internationale en Europese recht is geëvolueerd.

Het samenwerkingsakkoord werd op 6 december 2019 goedgekeurd door de Nationale Klimaatcommissie en op 25 juni 2020 door het Overlegcomité.

Er zijn drie grote wijzigingen.

Ten eerste gaat het erom de nieuwe beperkingen die voortvloeien uit verordening 2017/2392 van 13 december 2017 tot wijziging van de ETS-richtlijn te integreren, om voor de jaren 2017-2023 de beperking van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden. Deze verordening wijzigt dus ook de rapportering- en inleververplichtingen voor vliegtuigexploitanten voor die jaren.

Ten tweede wijzigt richtlijn 2018/410 van 14 maart 2018 de ETS-richtlijn om kosteneffectieve emissiereducties te bevorderen en koolstofarme investeringen aan te moedigen. Deze richtlijn schrapt de bepalingen die de vliegtuigexploitanten toelaten koolstofkredieten afkomstig van projectactiviteiten te gebruiken om hun emissies te dekken.

Ten derde heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) tijdens haar 39ste algemene vergadering in oktober 2016 resolutie A39-3 goedgekeurd, waarbij vanaf 2021 een wereldwijde marktgebaseerde maatregel wordt ingevoerd.

Het doel van die resolutie is de emissies van de internationale luchtvaart te reguleren via een compensatieregeling op grond waarvan overschrijdingen, door de internationale luchtvaartsector, van de CO₂-emissieniveaus boven het niveau van 2020 moeten worden gecompenseerd.

De uitvoering van de internationale bepalingen inzake compensatie in de Europese lidstaten wordt momenteel opgenomen in de Europese regelgeving.

Om België toe te laten deze nieuwe Europese verordening toe te passen en te voldoen aan zijn internationale verplichtingen in het kader van de ICAO, moet er door middel van een samenwerkingsakkoord duidelijkheid worden

I. Exposé introductif du ministre Alain Maron

Le ministre a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« Mesdames, Messieurs les députés,

Le présent projet d'ordonnance vise à donner assentiment à l'accord de coopération du 15 décembre 2020 relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à la directive 2008/101/CE.

Cet accord de coopération modifie l'accord de coopération aviation de 2013 en permettant l'intégration des dispositions requises par les différentes évolutions du droit international et du droit européen.

L'accord de coopération a été approuvé le 6 décembre 2019 par la commission nationale climat et le 25 juin 2020, par le comité de concertation.

Les principales modifications sont au nombre de trois.

Premièrement, il s'agit d'intégrer les nouvelles contraintes issues du Règlement 2017/2392 du 13 décembre 2017, modifiant la directive ETS, en vue de maintenir, pour les années 2017-2023, la restriction qui a été apportée à son champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021. Ce règlement modifie en conséquence les obligations de déclaration et de restitution à charge des exploitants d'aéronefs pour ces mêmes années.

Deuxièmement, la directive 2018/410 du 14 mars 2018 modifie la directive ETS afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone. Elle supprime les dispositions permettant aux exploitants d'aéronefs d'utiliser des crédits carbone résultant d'activités de projet pour couvrir leurs émissions.

Troisièmement, en octobre 2016, lors de sa 39e session, l'Assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'OACI) a approuvé la Résolution A39-3 introduisant un régime mondial de mesures basées sur le marché à partir de 2021.

Cette résolution vise à réguler les émissions en provenance de l'aviation internationale par le biais d'un règlement compensatoire, suivant lequel les dépassements par le secteur de l'aviation internationale des taux d'émission de CO₂ au-delà du niveau de 2020 doivent être compensés.

La mise en œuvre des dispositions de compensation au niveau international, dans les États membres européens, est en cours d'intégration dans la réglementation européenne.

Pour permettre à la Belgique d'appliquer ce nouveau règlement européen et de répondre à ses obligations internationales dans le cadre de l'OACI, il est nécessaire de clarifier à travers un accord de coopération quelles sont les

gecreëerd over welke Belgische entiteiten verantwoordelijk zijn voor de administratieve follow-up van de luchtvaartmaatschappijen die onder het toepassingsgebied van dit internationale mechanisme vallen.

Ik wil u er meteen op wijzen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet betrokken is, aangezien wij geen vliegtuigen beheren op ons grondgebied. Het komt er dus op aan dat ons Gewest de technische wijzigingen steunt, zodat België aan de nieuwe Europese en internationale vereisten kan voldoen.

Ik dank u. ».

II. Algemene bespreking

Mevrouw Aurélie Czekalski preciseert dat het ETS van de Europese Unie beperkt is tot de vluchten binnen de Europese Economische Ruimte. De vluchten naar en vanuit derde landen zijn bijgevolg vrijgesteld van de verplichtingen inzake rapportage en reductie van CO₂-emissies.

Wat zijn de gevolgen van de toepassing van een mondiaal marktmechanisme op de emissies van de internationale luchtvaart? Zullen de ontvangsten uit de verkoop van de quota stijgen? Wat zijn de desbetreffende ramingen?

Wat het leefmilieu betreft, is luchtvervoer niet de grootste uitstoter van CO₂ in vergelijking met de andere sectoren. Voor elke ton kerosine die door de luchtvaartsector wordt verbruikt, wordt evenwel drie ton CO₂ uitgestoten. Hoeveel ton CO₂ wordt jaarlijks uitgestoten door de vliegtuigen die over het BHG vliegen?

Vliegtuigen die landen of opstijgen in een luchthaven in het Vlaams en Waals Gewest stoten CO₂ en andere deeltjes uit die zich ook verspreiden in het luchtruim van het BHG of in het luchtruim boven de Belgische maritieme zones, die onder de territoriale bevoegdheid van de federale overheid vallen.

Gelet op de vluchten boven Brussel lijkt het terecht dat ons Gewest een deel van de quota krijgt. De opbrengsten van de verkopen moeten eerlijk worden verdeeld over alle entiteiten van het land. Hoe staat het met de verdeling tussen de Gewesten van de opbrengsten uit de verkoop van CO₂-quota aan de luchtvaartmaatschappijen? Hoeveel bedragen die ontvangsten? Welke verdeelsleutel wordt gehanteerd?

De minister wijst erop dat de CO₂-emissies van de luchtvaartsector worden meegerekend op de plaats waar de vliegtuigen tanken. Anders zou de berekening uiterst ingewikkeld zijn.

Op federaal niveau bestaan er ramingen van een stijging van de ETS-ontvangsten, maar hij verwijst naar een schriftelijke vraag om er een duidelijk beeld van te krijgen.

entités belges responsables du suivi administratif des compagnies aériennes relevant du champ d'application de ce mécanisme international.

Je vous signale tout de suite que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas concernée étant donné que nous ne gérons pas d'aéronefs sur notre territoire. Il s'agit dès lors pour notre région de soutenir les modifications techniques de sorte à ce que la Belgique soit en conformité avec les nouvelles exigences européennes et internationales.

Merci. ».

II. Discussion générale

Mme Aurélie Czekalski précise que le système ETS de l'Union européenne est limité aux vols dans l'Espace économique européen. Les vols à destination ou en provenance de pays tiers sont donc exemptés des obligations en matière de rapportage et de réduction des émissions de CO₂.

Quelles sont les incidences d'une application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale ? Les recettes générées par la vente des quotas vont-elles augmenter ? Quelles sont les estimations y relatives ?

Du point de vue environnemental, le transport aérien n'est pas le plus grand émetteur de CO₂ en comparaison aux autres secteurs. Cependant, chaque tonne de kérosène consommée par le secteur aérien dégage trois tonnes de CO₂. Combien de tonne CO₂ le secteur aérien survolant le territoire de la RBC dégage-t-il par an ?

Les avions qui atterrissent ou décollent dans un aéroport de la Région flamande et de la Région wallonne émettent des émissions de CO₂ et d'autres particules qui se propagent également dans l'espace aérien de la RBC ou dans l'espace aérien situé au-dessus des zones maritimes belges, qui relèvent territorialement de la compétence de l'autorité fédérale.

Vu ce survol de Bruxelles, il apparaît légitime que notre Région obtienne une partie des quotas. Une répartition équitable du produit de ces ventes doit être opérée entre toutes les entités du pays. Qu'en est-il du partage entre Régions des recettes générées par la vente des quotas de CO₂ aux compagnies aériennes ? Quel est le montant de ces recettes et quelle est la clé de répartition ?

Le ministre relate que les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation sont comptabilisés à l'endroit où ils font leur plein, à défaut de quoi le calcul serait extrêmement compliqué.

Il y a des estimations au niveau fédéral d'une augmentation des recettes ETS mais il renvoie à une question écrite pour en avoir une idée précise.

Over de verdeling van de ontvangsten wordt onderhandeld in het ruimere kader van de *burden sharing*.

Quant à la répartition de recettes, elle fait l'objet d'une négociation dans le cadre plus global du *burden sharing*.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikelen 1 tot 2

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 en 2 worden aangenomen met 13 stemmen tegen 1.

III. Discussion des articles et votes

Articles 1er à 2

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les article 1^{er} et 2 sont adoptés par 13 voix contre 1.

IV. Stemming over het ontwerp van ordonnantie in zijn geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 13 stemmen tegen 1.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur

Aurélie CZEKALSKI

De Voorzitter

Tristan ROBERTI

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté par 13 voix contre 1.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse

Aurélie CZEKALSKI

Le Président

Tristan ROBERTI