

**ONTWERP VAN DECREET tot instemming met het
samenwerkingsakkoord van (...) 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**

Samenvatting

Dit decreet regelt de instemming met het samenwerkingsakkoord van (...) 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 en tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap.

Voor genoemd samenwerkingsakkoord wijzigt het bestaande samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 teneinde dit in lijn te brengen met de Europese regelgeving, met name Verordening (EU) 2017/2392, Richtlijn (EU) 2018/410 en gedelegeerde verordening 2019/1603 van de Commissie.

De wijzigingen hebben betrekking op het verderzetten van de huidige beperking van het toepassingsgebied van het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) voor de luchtvaart tot 2023 en op de tenuitvoerlegging van de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart, beter bekend onder de Engelse afkorting 'CORSIA' (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

CORSIA is de wereldwijde marktgebaseerde maatregel voor de luchtvaartsector van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), die tot doel heeft koolstofneutrale groei te realiseren ten opzichte van het emissieniveau 2020.

De wijzigingen aan het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 leggen de verantwoordelijkheden en procedures vast voor de uitvoering van CORSIA in België, waarbij deze zoveel mogelijk gelijk lopen met de bestaande procedures in het kader van het EU ETS luchtvaart, teneinde administratieve eenvoud te garanderen voor zowel de vliegtuigmaatschappijen als de overheid. Dit houdt in dat het Vlaamse en Waalse Gewest instaan voor de implementatie van CORSIA en de federale overheid een postbusfunctie vervult, zowel ten aanzien van vliegtuigexploitanten als ten aanzien van ICAO.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Voorliggend ontwerp van decreet heeft betrekking op het beleidsveld klimaat en het inhoudelijk Structuurelement (ISE) 1. KLIMAAT en kadert binnen volgende doelstellingen van de beleidsnota 2019-2024 Klimaat:

- strategische doelstelling 1 "Vlaanderen op weg naar klimaatneutraliteit";
- operationele doelstelling 1 "We werken constructief mee aan de verdere uitbouw van het Europese en internationale klimaatbeleid".

Het dossier "wijziging bestaand Samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 betreffende het opnemen van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten" is opgenomen in het 'OVERZICHT BELEIDS- EN REGELGEVINGSINITIATIEVEN" als bijlage bij de beleidsnota 2019-2024 Klimaat.

Het voorliggend ontwerp van decreet geeft uitvoering aan de beslissing van het Overlegcomité van 24 juni 2020, waarbij het voorstel van samenwerkingsakkoord wordt goedgekeurd en waarbij de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gelast worden het voorstel van samenwerkingsakkoord, – na ondertekening door alle gemachtigde ministers en na publicatie in het Belgisch Staatsblad – ter advies voor te leggen aan de Raad van State met het oog op een spoedige afhandeling van de parlementaire goedkeuringsprocedure.

Het ontwerp van decreet geeft tevens uitvoering aan de Europese regelgeving, met name Verordening (EU) 2017/2392, richtlijn (EU) 2018/410 en gedelegeerde verordening 2019/1603 van de Commissie.

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

Verordening (EU) 2017/2392, richtlijn (EU) 2018/410 en gedelegeerde verordening 2019/1603 van de Commissie, hebben tot gevolg dat het samenwerkingsakkoord luchtvaart van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015, dient gewijzigd te worden.

1. Verordening (EU) 2017/2392 van 13 december 2017

Verordening (EU) 2017/2392 van 13 december 2017 tot wijziging van richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden, werd op 29 december 2017 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Het toepassingsgebied van het EU ETS luchtvaart was door verordening (EU) 421/2014 van 16 april 2014 voor de jaren 2013-2016 reeds beperkt tot vluchten

binnen de Europese Economische Ruimte (EER) voor de jaren 2013-2016 d.m.v.. Dit gaf aanleiding tot aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015.

Verordening (EU) 2017/2392 houdt een verderzetting in van dit beperkte toepassingsgebied voor de jaren 2017-2023, en wijzigt dus ook de rapportering- en inleververplichtingen voor vliegtuigexploitanten voor deze jaren.

Doordat het samenwerkingsakkoord luchtvaart van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015, de rapportering- en inleververplichtingen voor vliegtuigexploitanten voor de jaren 2017-2023 vastlegt op basis van het oorspronkelijke toepassingsgebied (alle vluchten van/naar de EER), is het in strijd met de nieuwe verordening (EU) 2017/2392.

2. Richtlijn (EU) 2018/410 van 14 maart 2018

Op 19 maart 2018 werd richtlijn (EU) 2018/410 van 14 maart 2018 tot wijziging van richtlijn 2003/87/EG ter bevordering van kosteneffectieve emissiereducties en koolstofarme investeringen en van besluit (EU) 2015/1814 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Richtlijn (EU) 2018/410 schrapt de leden 8 en 9 van artikel 11bis inzake het gebruik van CERs en ERUs maar deze blijven van kracht voor de kalenderjaren van de periode tot en met 2020. Artikel 13 inzake de geldigheid van emissierechten wordt vervangen.

Deze artikelen van de richtlijn dienen omgezet te worden in nationale wetgeving en geven dus aanleiding tot wijziging van het samenwerkingsakkoord luchtvaart van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015.

3. CORSIA en de gedelegeerde verordening (EU) 2019/1603 van de Commissie van 18 juli 2019

In oktober 2016 keurde de 39^{ste} Algemene Vergadering van de ICAO Resolutie A39-3 goed waarbij vanaf 2021 een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (*Global Market Based Measure, GMBM*) wordt ingevoerd.

Het doel is de emissies van de internationale luchtvaart te reguleren via een compensatieregeling: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

Dit houdt in dat, bij overschrijding van CO₂-emissies door de internationale luchtvaartsector boven het niveau van 2020, dit surplus gecompenseerd wordt. Luchtvaartmaatschappijen moeten hiertoe "emissie-eenheden" aankopen en inleveren, die gegenereerd worden door projecten in andere sectoren. De offset verplichtingen gelden vanaf het emissiejaar 2021, waarbij de eerste inleveringsdeadline pas begin 2025 ligt. De monitoring- en rapporteringverplichtingen starten reeds vanaf 2019.

De gedetailleerde technische regels van de CORSIA-bepalingen (inzake monitoring, rapportering, verificatie, criteria voor emissie-eenheden, registers, verplichtingen door Staten) zijn vastgelegd in zogenaamde "Standards and Recommended Practices" (SARPs). Deze SARPs werden op 27 juni 2018 aangenomen door de Raad van ICAO als het nieuwe volume IV van Bijlage 16 van het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart: "Carbon Offsetting and Reduction Scheme for

International Aviation” en op 22 oktober 2018 goedgekeurd door de lidstaten van ICAO. Ze zijn van toepassing vanaf 1 januari 2019.

Ter aanvulling van de SARPs:

- werd eind augustus 2018 de “Environmental Technical Manual - Volume IV: Procedures for demonstrating compliance with CORSIA, goedgekeurd door het ICAO Committee on Environmental Protection (CAEP) en gepubliceerd op de ICAO website.
- worden er vijf “Implementation elements” goedgekeurd door de Raad van ICAO, die bepaalde elementen van de SARPS verder uitwerken. Deze zijn nog onvolledig, voor wat betreft emissiekredieten en alternatieve brandstoffen.

De uitvoering van de CORSIA-bepalingen in de Europese lidstaten wordt opgenomen in Europese regelgeving:

In eerste instantie worden de regels vastgelegd voor de monitoring, rapportering en verificatie van CO₂-emissies door luchtvaartmaatschappijen die onder het toepassingsgebied van CORSIA vallen. Artikel 28quater van Richtlijn 2003/87/EG, laatst gewijzigd bij Verordening 2017/2392 van 13 december 2017, stelt dat de Commissie bepalingen vastlegt voor de passende monitoring, rapportage en verificatie van de emissies met het oog op de tenuitvoerlegging van CORSIA door middel van gedelegeerde handelingen.

Hiertoe heeft de Commissie op 18 juli 2019 de gedelegeerde verordening (EU) 2019/1603 tot aanvulling van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende maatregelen door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie inzake de monitoring, rapportering en verificatie van luchtvaartemissies voor de toepassing van de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel aangenomen. De gedelegeerde verordening werd op 30 september 2019 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

In tweede instantie zal het luik ‘luchtvaart’ uit richtlijn 2003/87/EG worden herzien met het oog op uitvoering van de CORSIA-bepalingen binnen de Europese Unie.

Artikel 28ter van Richtlijn 2003/87/EG, laatst gewijzigd bij Verordening 2017/2392 van 13 december 2017, stelt hiertoe: *“Binnen twaalf maanden na de goedkeuring door de ICAO van de relevante instrumenten, en voordat de wereldwijde marktgebaseerde maatregel ingaat, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in waarin zij onderzoekt hoe die uit te voeren instrumenten door middel van een herziening van deze richtlijn in het Unierecht kunnen worden opgenomen. [...] De Commissie doet het [...] verslag zo nodig vergezeld gaan van een voorstel aan het Europees Parlement en aan de Raad [...].”*

Het Commissievoorstel wordt verwacht in 2021. De aanpassing van de richtlijn zal de CORSIA-bepalingen volledig opnemen in de Europese regelgeving (o.a. ook bepalingen inzake inlevering van kredieten en handhaving), en kan ook een grondige herziening van het EU ETS luchtvaart inhouden ten gevolge van CORSIA.

Voor wat betreft de uitvoering van CORSIA in België dient er door middel van een samenwerkingsakkoord duidelijkheid gecreëerd te worden over welke Belgische entiteiten verantwoordelijk zijn voor de administratieve opvolging van de luchtvaartmaatschappijen die aan België worden toegewezen, en voor de goedkeuring van de CORSIA-monitoringplannen en -emissieverslagen, zodat België aan haar verplichtingen uit hoofde van ICAO en de Europese regelgeving kan voldoen.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

Voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord brengt het samenwerkingsakkoord luchtvaart van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015, volledig in overeenstemming met

Verordening (EU) 2017/2392, richtlijn (EU) 2018/410 en gedelegeerde verordening 2019/1603 van de Commissie.

Daarnaast brengt het ontwerp van samenwerkingsakkoord een aantal definities in lijn met het samenwerkingsakkoord van 20 januari 2017 betreffende de organisatie en het administratief beheer van het nationaal register voor broeikasgassen van België en bevat het een rechtzetting van een aantal foutjes in de Franstalige en Nederlandse tekst van het samenwerkingsakkoord luchtvaart van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015.

- 1) Aanpassingen inzake het EU ETS toepassingsgebied om het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015, in lijn te brengen met de bepalingen van verordening (EU) 2017/2392: aanpassing van artikel 20/1 door de artikelen 10 en 11 van voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord.
- 2) Aanpassingen voortvloeiend uit richtlijn (EU) 2018/410: aanpassing van artikel 16 en artikel 17,§2, van het samenwerkingsakkoord luchtvaart van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015 door de artikelen 8 en 9 van voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord
- 3) Aanpassing van definities voortvloeiend uit het samenwerkingsakkoord van 20 januari 2017 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) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad, alsmede bepaalde elementen van de veiling overeenkomstig verordening (EU) nr. 1031/2010 van de Commissie. De volgende definities werden aangepast: registerverordening, register en registeradministrateur. Bijgevolg zijn er ook aanpassingen uitgevoerd aan de artikelen 7, 10 en 19 door de artikelen 3 en 7 van voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord.
- 4) De rechtzetting van foutjes in de Franstalige en Nederlandse tekst van het samenwerkingsakkoord luchtvaart van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015: artikel 1, artikel 7, artikel 10 en artikel 20/1 woorden aangepast door de artikelen 4, 5 en 6 van voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord.
- 5) Aanpassingen om de Belgische implementatie van CORSIA mogelijk te maken, in lijn met de gedelegeerde verordening (EU) 2019/1603 van de Commissie van 18 juli 2019 en met volume IV van Bijlage 16 van het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (CORSIA SARPs).

Voorliggend voorstel voor samenwerkingsakkoord bevat in artikelen 2, 12 en 13 bepalingen aangaande de Belgische uitvoering van CORSIA. Hierbij werd gestreefd naar administratieve eenvoud, zowel voor luchtvaartmaatschappijen als voor de Belgische entiteiten belast met de uitvoering van CORSIA, wat zich vertaalt in het zoveel mogelijk volgen van de bestaande procedures en systemen die gelden voor het EU ETS luchtvaart.

Hieronder volgt een artikelsgewijze bespreking van voorliggend voorstel voor samenwerkingsakkoord.

In **artikel 2** worden de volgende definities ingevoegd:

- "CORSIA";
- "gedelegeerde verordening (EU) 2019/1603";

- "CORSlA-vliegtuigexploitant" definieert welke luchtvaartmaatschappijen verplichtingen onder CORSlA hebben én geadmimistreed worden door België, rekening houdend met artikel 5 van de gedelegeerde verordening (EU) 2019/1603 en punt 1.2.4 van de CORSlA SARP's. Het toepassingsgebied van CORSlA verschilt van het EU ETS toepassingsgebied en de toewijzing van CORSlA-vliegtuigexploitanten aan Staten gebeurt op een verschillende manier dan in het kader van het EU ETS; waardoor niet elke EU ETS-"vliegtuigexploitant", zoals gedefinieerd in artikel 2, 9° ook een "CORSlA vliegtuigexploitant" is en omgekeerd.

Artikelen 12 en 13 voegen een nieuw hoofdstuk "Tenuitvoerlegging van CORSlA" in, bestaande uit drie artikelen:

- **Artikel 20/2** bepaalt voor elke CORSlA-vliegtuigexploitant de bevoegde autoriteit en, in voorkomend geval, de luchthavenbeheerder. De basisregel in paragraaf 1 stelt dat een CORSlA-vliegtuigexploitant, die tevens onder het EU ETS toepassingsgebied valt, voor de uitvoering van CORSlA, dezelfde bevoegde autoriteit en luchthavenbeheerder heeft als voor de uitvoering van het EU ETS. Op deze manier kunnen de dossierstromen en administratieve lasten, voor zowel luchtvaartmaatschappijen als bevoegde autoriteiten, tot een minimum worden beperkt.

In paragraaf 2 wordt een extra regel ingevoerd voor het uitzonderlijke geval waarbij een CORSlA-vliegtuigexploitant niet onder het EU ETS valt, en dus geen vliegtuigexploitant is als vermeld in artikel 2, 9°. Dit is bijvoorbeeld mogelijk wanneer een luchtvaartmaatschappij met een Belgische exploitatievergunning of – in het geval van een niet-commerciële operator – met een maatschappelijke zetel in België, wereldwijd meer dan 10 000 ton CO₂ uitstoot, maar weinig vluchten heeft van/naar de Europese Unie. Voor deze gevallen wordt de bevoegde autoriteit bepaald als het gewest op wiens grondgebied de maatschappelijke zetel van de rechtspersoon van de CORSlA-vliegtuigexploitant gevestigd is. Indien de maatschappelijke zetel van de rechtspersoon van de CORSlA-vliegtuigexploitant niet gevestigd is op het grondgebied van het Vlaamse of Waalse Gewest, wordt de bevoegde autoriteit van de CORSlA-vliegtuigexploitant bepaald door de Nationale Klimaatcommissie, na overleg met de CORSlA-vliegtuigexploitant: hetzij het Vlaamse Gewest, hetzij het Waalse Gewest. Dit laatste geval is in theorie mogelijk wanneer een CORSlA vliegtuigexploitant, die niet onder het EU ETS toepassingsgebied valt, de maatschappelijke zetel heeft in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of in het buitenland (Een Belgische AOC houder kan in principe zijn maatschappelijke zetel buiten België hebben). De administratieve lasten, die gepaard zouden gaan met het administreren van een dergelijk uitzonderlijk geval door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zouden niet proportioneel zijn, vermits het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen bevoegde autoriteit is in het kader van het EU ETS luchtvaart en hiervoor dus geen operationeel kader heeft.

Een criterium op basis van emissies of aantal vluchten, zoals gebruikt voor het bepalen van de bevoegde autoriteit en luchthavenbeheerder van 'vliegtuigexploitanten', bleek niet mogelijk, aangezien Eurocontrol niet beschikt over alle data voor het CORSlA toepassingsgebied. Het criterium op basis van de maatschappelijke zetel is in lijn met het criterium opgenomen in punt 1.2.4 van de CORSlA SARP's.

Paragraaf 3 bepaalt dat de Nationale Klimaatcommissie de opdracht geeft aan de registeradministrateur om de lijst van CORSlA-vliegtuigexploitanten, met vermelding van bevoegde autoriteit, te publiceren. Het opnemen van een deadline was niet mogelijk omdat de timing afhankelijk is van de nog te nemen beslissing door de Europese Commissie of er jaarlijks een soort van Europese lijst van CORSlA

vliegtuigexploitanten zal worden gepubliceerd, die dan als basis kan dienen voor het opmaken van de Belgische lijst.

- o **Artikel 20/3** bepaalt dat de ICAO-lijst van CORSIA-vliegtuigexploitanten en de ICAO-lijst van verificatie-instellingen geaccrediteerd voor CORSIA door België, die overeenkomstig de CORSIA SARPs, jaarlijks moeten worden ingediend bij ICAO.

Deze lijsten worden voorbereid door de werkgroep Luchtvaart van de Nationale Klimaatcommissie, goedgekeurd door de Nationale Klimaatcommissie en uiterlijk 30 november van elk jaar ingediend bij ICAO door het Directoraat-Generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer dat, als "CORSIA nationaal contactpunt", instaat voor de communicatie tussen ICAO en België voor wat betreft de uitvoering van CORSIA.

De ICAO-lijst van CORSIA-vliegtuigexploitanten die overeenkomstig dit artikel wordt ingediend bij ICAO volgt het sjabloon dat opgelegd wordt door de CORSIA SARPs en vermeld in tegenstelling tot de lijst vermeld in artikel 20/2, §3, niet de luchthavenbeheerders en bevoegde autoriteiten. Bovendien wordt deze lijst – conform ICAO instructies- uitsluitend opgesteld volgens de criteria uit punt 1.2.4 van de CORSIA SARPs, zonder artikel 5 van de gedelegeerde verordening (EU) 2019/1603 hierop toe te passen.

- o **Art. 20/4** bepaalt in de eerste, tweede en vijfde paragraaf dat voor het indienen en goedkeuren van de monitoringplannen en emissieverslagen in het kader van CORSIA dezelfde procedures gelden als in het kader van het EU ETS.

De derde paragraaf bepaalt dat de bevoegde autoriteiten instaan voor het berekenen van de verplichtingen inzake koolstofcompensatie van de CORSIA-vliegtuigexploitanten, conform de regels opgenomen in de CORSIA SARPs. Overeenkomstig de CORSIA SARPs moeten Staten deze berekening jaarlijks uitvoeren in november en dit vanaf 2022. In 2022 zal het samenwerkingsakkoord luchtvaart nog niet zijn aangepast ten gevolge van de grondige herziening van de richtlijn 2003/87/EG naar aanleiding van CORSIA, waardoor het nodig is deze bepaling nu reeds op te nemen. De offsetting zelf gebeurt voor een eerste maal in 2025. Hiervoor hoeft dus nog niets opgenomen te worden en kan de herziening van richtlijn 2003/87/EG afgewacht worden.

De vierde paragraaf bepaalt dat de Nationale Klimaatcommissie de relevante en goedgekeurde emissiedata door de bevoegde autoriteiten overmaakt aan het Directoraat-Generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, die deze indient bij ICAO en de Europese Commissie. Dit is in overeenstemming met artikel 7 van de gedelegeerde verordening (EU) 2019/1603.

Impactanalyse

Voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord voorziet in de uitvoering van Europese regelgeving in België. Het verderzetten van de beperking van het toepassingsgebied van het EU ETS en de uitvoering van CORSIA hebben een impact op de verplichtingen die gelden voor vliegtuigexploitanten, die in het kader van het EU ETS en CORSIA België als administrerende lidstaat hebben. Doordat het de uitvoering van Europese regelgeving betreft, is een gelijk speelveld gegarandeerd. Doordat voor de uitvoering van CORSIA zoveel mogelijk de bestaande procedures en systemen die gelden voor het EU ETS luchtvaart gevolgd worden, wordt ook administratieve eenvoud gegarandeerd, zowel voor luchtvaartmaatschappijen als voor de Belgische entiteiten belast met de uitvoering van CORSIA.

De instemming met voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord heeft geen impact op de grondrechten en op het gelijkheidsbeginsel, geen budgettaire impact en geen bestuurlijke impact op de lokale en provinciale besturen en op Brussel.

Implementatie

De uitvoering van voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord zal in het Vlaamse Gewest gebeuren door de bevoegde autoriteit, die door middel van artikel 8.1.2 van het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid werd aangeduid voor de uitvoering van het samenwerkingsakkoord luchtvaart van 2 september 2013, gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 16 oktober 2015, zijnde het departement Omgeving.

Voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord is afgesloten voor onbepaalde duur. Het treedt in werking wanneer de laatste partij de instemmingsakte heeft gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

C. Totstandkomingsprocedure

Voorliggend ontwerp van samenwerkingsakkoord werd door de Nationale Klimaatcommissie door middel van een schriftelijke procedure goedgekeurd op 6 december 2019.

Het Overlegcomité keurde het ontwerp van samenwerkingsakkoord goed op 24 juni 2020.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

II. Toelichting bij de artikelen van het decreet

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Dit artikel regelt de instemming met samenwerkingsakkoord.

De minister-president van de Vlaamse Regering

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS