

VLAAMSE OVERHEID

Leefmilieu, Natuur en Energie

[C – 2009/36221]

7 DECEMBER 2009. — Ministerieel besluit houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

Gelet op het decreet van 2 april 2004 tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het Vlaamse Gewest door het bevorderen van het rationeel energiegebruik, en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen uit het Protocol van Kyoto, het laatst gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2009 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, het laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2009,

Besluit :

Artikel 1. Als sjabloon voor en toelichting voor het « Logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies » vermeld in artikel 27/14, 2° van het VER-besluit geldt wat opgenomen is in bijlage I bij dit besluit.

Art. 2. Als sjabloon voor en toelichting voor het « Logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens » vermeld in artikel 27/14, 1° van het VER-besluit geldt wat opgenomen is in bijlage II bij dit besluit.

Art. 3. Als sjabloon voor en toelichting voor het « Logboek wijzigingen CO₂-emissies » vermeld in artikel 27/12, 2° van het VER-besluit geldt wat opgenomen is in bijlage III bij dit besluit.

Art. 4. Als sjabloon voor en toelichting voor het « Logboek wijzigingen tonkilometergegevens » vermeld in artikel 27/12, 1° van het VER-besluit geldt wat opgenomen is in bijlage IV bij dit besluit.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 7 december 2009.

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

J. SCHAUVLIEGE

BIJLAGE I:
Logboek abnormale omstandigheden (AO) CO₂-emissies

Naam van de vliegtuigexploitant :
Uniek identificatienummer van de vliegtuigexploitant :

Volgnummer van de AO	Datum van de vaststelling van de AO (= datum opname in het logboek AO)	Inrijpende AO (AO) of niet-inrijpende AO (NIAO)	Datum van de (vermoedelijke) aanvang van de AO	Datum van de melding aan het verificatiebureau	Einddatum van de AO	Korte omschrijving van de AO	Alternatieve monitoringmethodiek toegepast tijdens de AO	Bijlagen ter onderbouwing en ter documentatie van de alternatieve monitoring-methode	Referentienummer van het goedgekeurde formulier Melding IAO CO ₂ -emissies
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

Toelichting bij het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies

Deze toelichting is informatief en maakt geen deel uit van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies.

1. Waar vindt u de relevante regelgeving over CO₂-emissiehandel voor vliegtuigexploitanten?

In het Vlaamse Gewest is de volgende regelgeving van kracht :

- het decreet van 2 april 2004 tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het Vlaamse Gewest door het bevorderen van het rationeel energiegebruik, het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen uit het Protocol van Kyoto, het laatst gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009 (REG-decreet);
- het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2009 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen (VER-besluit);
- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van richtlijnen voor het bewaken en rapporteren van CO₂-emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten;
- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen voor het melden van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies en tonkilometergegevens en een substantiële wijziging CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten;
- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten;

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van het monitoringplan CO₂-emissies en het monitoringplan tonkilometergegevens.

U kunt de wetgeving downloaden van de volgende website : <http://www.lne.be/themas/klimaatverandering/co2-emissiehandel/luchtvaart>.

2. Wat is een abnormale omstandigheid CO₂-emissies ?

Een abnormale omstandigheid (AO) CO₂-emissies wordt gedefinieerd in artikel 1, punt 51 van het VER-besluit. Het gaat om een omstandigheid die de vliegtuigexploitant niet kan voorzien, die eenmalig of beperkend is in de tijd en die tot gevolg heeft dat de monitoringmethodiek uit het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies tijdelijk niet gevolgd kan worden.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een ingrijpende en een niet-ingrijpende abnormale omstandigheid.

1° Een ingrijpende abnormale omstandigheid (IAO) CO₂-emissies wordt gedefinieerd in artikel 1, punt 52 van het VER-besluit. Het gaat om een abnormale omstandigheid CO₂-emissies die tot gevolg heeft dat de monitoringmethodiek uit het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies niet toegepast kan worden voor minstens één procent van de te bewaken CO₂-emissies op jaarbasis.

Een niet-ingrijpende abnormale omstandigheid (NIAO) CO₂-emissies is een abnormale omstandigheid CO₂-emissies die niet beantwoordt aan de definitie van ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies, zoals gedefinieerd in artikel 1, punt 53 van het VER-besluit.

Voorbeelden van een abnormale omstandigheid CO₂-emissies zijn :

- het verloren gaan van gegevens door storingen in de gegevensverwerking;
- het kortstondig inzetten van niet aangegeven luchtvaartuigtypes.

Bij twijfel kan u steeds het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBVV) contacteren (zie rubriek 9).

3. Wie dient een logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies bij te houden ?

Elke vliegtuigexploitant, die :

- 1° luchtvaartactiviteiten uitvoeren, zoals gedefinieerd in artikel 1, punt 42° van het VER-Besluit, en
- 2° in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem het Vlaamse Gewest als administrerende entiteit heeft,

dient een logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies bij te houden waarin alle abnormale omstandigheden CO₂-emissies tijdig, juist en volledig worden geregistreerd.

4. Wanneer dient u het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies in te vullen ?

U moet elke niet-ingrijpende of ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies vanaf het moment waarop u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies.

5. Welke informatie dient u op te nemen in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies ?

Bovenaan het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies vult u uw naam en het uniek identificatienummer in, zoals opgenomen in de lijst van vliegtuigexploitanten die de Europese Commissie heeft gepubliceerd ter uitvoering van artikel 18bis (3) van Richtlijn 2008/101/EG.

Voor elke niet-ingrijpende AO CO₂-emissies dienen minstens volgende velden ingevuld te worden in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies :

1° de datum waarop de abnormale omstandigheid CO₂-emissies vastgesteld werd. Dit is dezelfde datum waarop u de abnormale omstandigheid CO₂-emissies inschrijft in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies;

2° de aanduiding dat het om een ingrijpende of niet-ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies gaat (IAO/NIAO);

3° de (vermoedelijke) aanvangsdatum van de abnormale omstandigheid CO₂-emissies;

4° de einddatum van de abnormale omstandigheid CO₂-emissies;

5° een korte omschrijving van de abnormale omstandigheid CO₂-emissies. Het is mogelijk de abnormale omstandigheid CO₂-emissies aan de hand van bijlagen te documenteren. In dit geval worden de bijlagen eveneens vermeld in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en samen met het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies bijgehouden;

6° een beschrijving van de alternatieve monitoringmethodiek die noodzakelijkerwijs tijdens de abnormale omstandigheid CO₂-emissies toegepast wordt. Het is mogelijk de alternatief toegepaste monitoringmethodiek aan de hand van bijlagen te documenteren. In dit geval worden de bijlagen eveneens vermeld in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en samen met het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies bijgehouden.

Voor elke ingrijpende AO CO₂-emissies dienen minstens volgende velden ingevuld te worden in het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies :

1° de velden 1 tot en met 4 zoals hierboven beschreven voor een niet-ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies;

2° de datum waarop u de ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies heeft gemeld aan het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBVV);

3° het referentienummer van het goedgekeurde formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies'. Het goedgekeurde formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies' (inclusief bijlagen) dient ter beschikking te zijn binnen de bedrijfslocatie.

Het referentienummer van de ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies wordt toegekend door het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV) en staat vermeld bovenaan het goedgekeurde formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies' dat u terug krijgt van de bevoegde autoriteit. Het referentienummer heeft de volgende vorm « xxxxAOE 20yy/z », waarbij « xxxx » het uniek identificatienummer van de vliegtuigexploitant is, « AOE » duidelijk maakt dat het om een abnormale omstandigheid CO₂-emissies gaat, « 20yy » duidt het kalenderjaar aan waarin de aanvangsdatum van de abnormale omstandigheid CO₂-emissies valt en « z » geeft het volgnummer van de ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies tijdens dit kalenderjaar weer. De eerste ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies die optreedt tijdens het jaar 2010 zal als referentienummer « xxxxAOE2010/1 » krijgen.

Indien de ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies niet werd verholpen binnen de termijn die in het formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies' aan het verificatiebureau werd meegedeeld, dient u de nieuw verwachte einddatum onmiddellijk te melden aan het verificatiebureau. Om deze reden kan eenzelfde ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies meerdere goedgekeurde formulieren 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies', en dus meerdere referentienummers, hebben.

6. Wanneer en hoe moet u een abnormale omstandigheid CO₂-emissies melden ?

Enkel ingrijpende abnormale omstandigheden CO₂-emissies moeten worden gemeld. U moet een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies uiterlijk vijf werkdagen na de dag waarop u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, melden en ter goedkeuring voorleggen aan het verificatiebureau.

Dit gebeurt door het volledig ingevulde formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies', samen met een voorstel van de alternatieve monitoringmethodiek, aangetekend naar het verificatiebureau te sturen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de toelichting bij het formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies'.

Indien de ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies niet werd verholpen binnen de termijn die in het formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies' aan het verificatiebureau werd meegedeeld, dient u de nieuw verwachte einddatum onmiddellijk te melden aan het verificatiebureau.

7. Wanneer moet een abnormale omstandigheid CO₂-emissies worden verholpen ?

U moet alles in het werk stellen om de abnormale omstandigheid CO₂-emissies zo snel mogelijk te verhelpen.

8. Wat dient u verder met het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies te doen ?

Het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies dient steeds ter beschikking te zijn op de locaties die u gebruikt voor het uitoefenen van uw luchtvaartactiviteiten.

U dient een kopie van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies als bijlage toe te voegen aan uw CO₂-emissiejaarrapport, wanneer u het indient ter verificatie en goedkeuring. Het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies dient dan alle abnormale omstandigheden CO₂-emissies te bevatten, die gedurende het kalenderjaar, waarop het CO₂-emissiejaarrapport betrekking heeft, hebben plaatsgevonden.

9. Contact

Als u problemen ondervindt bij het invullen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies, kunt u contact opnemen met het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV). U kunt bellen naar 03-286 74 30 en vragen naar een persoon die verantwoordelijk is voor het CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten of u kunt mailen naar : vbbv@vbbv.be.

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten.

Brussel, 7 december 2009.

De Vlaamse minister voor Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

J. SCHAUVLIEGE

Toelichting bij het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens

Deze toelichting is informatief en maakt geen deel uit van het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens.

1. Waar vindt u de relevante regelgeving over CO₂-emissiehandel voor vliegtuigexploitanten ?

In het Vlaamse Gewest is de volgende regelgeving van kracht :

- het decreet van 2 april 2004 tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het Vlaamse Gewest door het bevorderen van het rationeel energiegebruik, het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen uit het Protocol van Kyoto, het laatst gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009 (REG-decreet);
- het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2009 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen (VER-besluit);
- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van richtlijnen voor het bewaken en rapporteren van CO₂-emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten;
- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen voor het melden van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies en tonkilometergegevens en een substantiële wijziging CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten;
- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten;
- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van het monitoringplan CO₂-emissies en het monitoringplan tonkilometergegevens.

U kunt de wetgeving downloaden van de volgende website : <http://www.lne.be/themas/klimaatverandering/co2-emissiehandel/luchtvaart>.

2. Wat is een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens ?

Een abnormale omstandigheid (AO) tonkilometergegevens wordt gedefinieerd in artikel 1, punt 51 van het VER-besluit. Het gaat om een omstandigheid die de vliegtuigexploitant niet kan voorzien, die eenmalig of beperkend is in de tijd en die tot gevolg heeft dat de monitoringmethodiek uit het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens tijdelijk niet gevolgd kan worden.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een ingrijpende en een niet-ingrijpende abnormale omstandigheid.

Een ingrijpende abnormale omstandigheid (IAO) tonkilometergegevens wordt gedefinieerd in artikel 1, punt 52 van het VER-besluit. Het gaat om een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens die tot gevolg heeft dat de monitoringmethodiek uit het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens niet toegepast kan worden voor minstens één procent van de te bewaken tonkilometergegevens op jaarbasis.

Een niet-ingrijpende abnormale omstandigheid (NIAO) tonkilometergegevens is een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens die niet beantwoordt aan de definitie van ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens, zoals gedefinieerd in artikel 1, punt 53 van het VER-besluit.

Voorbeelden van een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens zijn :

- het geheel of gedeeltelijk verloren gaan van gegevens door storingen in het IT-systeem, waardoor het noodzakelijk is een alternatieve methodiek voor te stellen om dit te verhelpen;
- door politieke of natuurlijke omstandigheden moeten vluchten veranderd worden, bijvoorbeeld door het inzetten van andere luchtvaartuigtypen of door te vliegen op andere luchthavens;
- door stakingen van servicebedrijven wordt de vrachtreregistratie verhinderd of is men verplicht andere werkwijzen toe te passen.

Bij twijfel kan u steeds het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV) contacteren (zie rubriek 9).

3. Wie dient een logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens bij te houden ?

Elke vliegtuigexploitant, die :

- 1° luchtvaartactiviteiten uitvoeren, zoals gedefinieerd in artikel 1, punt 42° van het VER-Besluit, en
- 2° in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem het Vlaamse Gewest als administrerende entiteit heeft, en
- 3° die een aanvraag voor kosteloze toewijzing van emissierechten wenst in te dienen bij zijn bevoegde autoriteit, dient een logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens bij te houden waarin alle abnormale omstandigheden tonkilometergegevens tijdig, juist en volledig worden geregistreerd.

4. Wanneer dient u het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens in te vullen ?

U moet elke niet-ingrijpende of ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens vanaf het moment waarop u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens.

5. Welke informatie dient u op te nemen in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens?

Bovenaan het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens vult u uw naam en het uniek identificatienummer in, zoals opgenomen in de lijst van vliegtuigexploitanten die de Europese Commissie heeft gepubliceerd ter uitvoering van artikel 18bis (3) van Richtlijn 2008/101/EG.

Voor elke niet-ingrijpende AO tonkilometergegevens dienen minstens volgende velden ingevuld te worden in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens :

- 1° de datum waarop de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens vastgesteld werd. Dit is dezelfde datum waarop u de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens inschrijft in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens;
- 2° de aanduiding dat het om een ingrijpende of niet-ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens gaat (IAO/NIAO);
- 3° de (vermoedelijke) aanvangsdatum van de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens;
- 4° de einddatum van de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens;
- 5° een korte omschrijving van de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens. Het is mogelijk de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens aan de hand van bijlagen te documenteren. In dit geval worden de bijlagen eveneens vermeld in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens en samen met het logboek

abnormale omstandigheden tonkilometergegevens bijgehouden;

6° een beschrijving van de alternatieve monitoringmethodiek die noodzakelijkerwijs tijdens de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens toegepast wordt. Het is mogelijk de alternatief toegepaste monitoringmethodiek aan de hand van bijlagen te documenteren. In dit geval worden de bijlagen eveneens vermeld in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens en samen met het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens bijgehouden.

Voor elke ingrijpende AO tonkilometergegevens dienen minstens volgende velden ingevuld te worden in het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens :

1° de velden 1 tot en met 4, zoals hierboven beschreven voor een niet-ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens;

2° de datum waarop u de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens heeft gemeld aan het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV);

3° het referentienummer van het goedgekeurde formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens'. Het goedgekeurde formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens' (inclusief bijlagen) dient ter beschikking te zijn binnen de bedrijfslocatie.

Het referentienummer van de ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens wordt toegekend door het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV) en staat vermeld bovenaan het goedgekeurde formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens' dat u terug krijgt van de bevoegde autoriteit. Het referentienummer heeft de volgende vorm « xxxxAOTKM 20yy/z », waarbij « xxxx » het uniek identificatienummer van de vliegtuigexploitant is, « AOTKM » duidelijk maakt dat het om een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens gaat, « 20yy » duidt het kalenderjaar aan waarin de aanvangsdatum van de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens valt en « z » geeft het volgnummer van de ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens tijdens dit kalenderjaar weer. De eerste ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens die optreedt tijdens het jaar 2010 zal als referentienummer « xxxxAOTKM2010/1 » krijgen.

Indien de ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens niet werd verholpen binnen de termijn die in het formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens' aan het verificatiebureau werd meegedeeld, dient u de nieuw verwachte einddatum onmiddellijk te melden aan het verificatiebureau. Om deze reden kan eenzelfde ingrijpende abnormale omstandigheid meerdere goedgekeurde formulieren Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens', en dus meerdere referentienummers, hebben.

6. Wanneer en hoe moet u een abnormale omstandigheid tonkilometergegevens melden ?

Enkel ingrijpende abnormale omstandigheden tonkilometergegevens moeten worden gemeld.

U moet een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens uiterlijk vijf werkdagen na de dag waarop u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, melden en ter goedkeuring voorleggen aan het verificatiebureau.

Dit gebeurt door het volledig ingevulde formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens', samen met het voorstel van een alternatieve monitoringmethodiek, aangetekend naar het verificatiebureau te sturen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de toelichting bij het formulier 'Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens'.

Indien de ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens niet werd verholpen binnen de termijn die in het formulier Melding van een ingrijpende abnormale omstandigheid tonkilometergegevens' aan het verificatiebureau werd meegedeeld, dient u de nieuw verwachte einddatum onmiddellijk te melden aan het verificatiebureau.

7. Wanneer moet een abnormale omstandigheid worden verholpen ?

U moet alles in het werk stellen om de abnormale omstandigheid tonkilometergegevens zo snel mogelijk te verhelpen.

8. Wat dient u verder met het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens te doen ?

Het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens dient steeds ter beschikking te zijn op de locaties die u gebruikt voor het uitoefenen van uw luchtvaartactiviteiten.

U dient een kopie van het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens als bijlage toe te voegen aan uw rapport tonkilometergegevens, wanneer u het indient ter verificatie en goedkeuring. Het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens dient dan alle abnormale omstandigheden te bevatten, die gedurende het kalenderjaar, waarop het rapport tonkilometergegevens betrekking heeft, hebben plaatsgevonden.

9. Contact

Als u problemen ondervindt bij het invullen van het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens, kunt u contact opnemen met het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV). U kunt bellen naar 03-286 74 30 en vragen naar een persoon die verantwoordelijk is voor het CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten of u kunt mailen naar : vbbv@vbbv.be.

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten.

Brussel, 7 december 2009.

Toelichting bij het logboek wijzigingen CO₂-emissies

Deze toelichting is informatief en maakt geen deel uit van het logboek wijzigingen CO₂-emissies.

1. Waar vindt u de relevante regelgeving over CO₂-emissiehandel voor vliegtuigexploitanten ?

In het Vlaamse Gewest is de volgende regelgeving van kracht :

- het decreet van 2 april 2004 tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het Vlaamse Gewest door het bevorderen van het rationeel energiegebruik, het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen uit het Protocol van Kyoto, het laatst gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009 (REG-decreet);

- het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2009 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen (VER-besluit);

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van richtlijnen voor het bewaken en rapporteren van CO₂-emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten;

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen voor het melden van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies en tonkilometergegevens en een substantiële wijziging CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten;

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten;

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van het monitoringplan CO₂-emissies en het monitoringplan tonkilometergegevens.

U kunt de wetgeving downloaden van de volgende website : <http://www.lne.be/themas/klimaatverandering/co2-emissiehandel/luchtvaart>.

2. Wat is een wijziging CO₂-emissies ?

Een wijziging CO₂-emissies wordt gedefinieerd in artikel 1, punt 47 van het VER-besluit. Het gaat om een wijziging van de inhoud of achterliggende procedures van het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies, dat niet tijdelijk is en betrekking heeft op de monitoringmethodiek of op de regels en procedures voor het verkrijgen, verwerken, registreren, rapporteren of borgen van de kwaliteit van de gegevens met het oog op de rapportering van CO₂-emissies.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een substantiële en een niet-substantiële wijziging.

Een substantiële wijziging (SW) CO₂-emissies wordt gedefinieerd in artikel 1, punt 49 van het VER-besluit. Het gaat om een wijziging CO₂-emissies die betrekking heeft op, ofwel :

1° de ingebruikname van een nieuw generisch type van luchtvaartuig, met inbegrip van een nieuwe langdurige leasingoperatie;

2° een verandering van de radioroepnaam die gebruikt wordt voor luchtverkeersleidingdoeleinden voor het geheel of een gedeelte van de vloot van de vliegtuigexploitant;

3° een verandering in de status van de vliegtuigexploitant (commercieel versus niet commercieel);

4° een verandering in de gebruikte formule voor het bepalen van het brandstofverbruik per vlucht;

5° een verandering in de gebruikte gegevensbronnen voor het bepalen van de gegevens van de getankte brandstof of van de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig, of een verandering in de methoden voor het doorsturen, bewaren en ophalen van die gegevens;

6° een verandering in de gebruikte methode voor het bepalen van de dichtheid van de brandstof voor een bepaald type van luchtvaartuig;

7° de toepassing van de terugvalmethode door de vliegtuigexploitant bij het ontbreken van gegevens en waardoor minstens één procent van de te bewaken CO₂-emissies op jaarbasis wordt beïnvloed;

8° een verandering in de procedures die de methodiek beïnvloeden voor de registratie, bewerking en borging van de gegevens met het oog op de rapportering van CO₂-emissies;

9° een verandering in het gemiddelde van de jaarlijkse CO₂-emissies, waardoor de vliegtuigexploitant verplicht is een ander niveau toe te passen voor de bepaling van het brandstofverbruik;

10° een verandering in het aantal vluchten of in de totale jaarlijkse emissies waardoor de vliegtuigexploitant de drempel, bepaald voor een kleine uitstoter, overschrijdt;

11° een verandering in de gebruikte brandstoffen voor het uitoefenen van luchtvaartactiviteiten.

Een niet-substantiële wijziging (NSW) CO₂-emissies betreft een wijziging CO₂-emissies die niet beantwoordt aan de definitie van een substantiële wijziging CO₂-emissies, zoals gedefinieerd in artikel 1, punt 50 van het VER-besluit.

Bij twijfel kan u steeds het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV) contacteren (zie rubriek 9).

3. Wie dient een logboek wijzigingen CO₂-emissies bij te houden ?

Elke vliegtuigexploitant, die

1° luchtvaartactiviteiten uitvoeren, zoals gedefinieerd in artikel, punt 42° van het VER-Besluit, en

2° in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem het Vlaamse Gewest als administrerende entiteit heeft,

dient een logboek wijzigingen CO₂-emissies bij te houden waarin alle wijzigingen CO₂-emissies tijdig, juist en volledig worden geregistreerd.

4. Wanneer dient u het logboek wijzigingen CO₂-emissies in te vullen ?

U moet elke niet-substantiële wijziging CO₂-emissies vanaf het moment waarop u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek wijzigingen CO₂-emissies.

U moet elke substantiële wijziging CO₂-emissies onmiddellijk na de goedkeuring ervan door de bevoegde autoriteit, registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek wijzigingen CO₂-emissies.

5. Welke informatie dient opgenomen te worden in het logboek wijzigingen CO₂-emissies ?

Bovenaan het logboek wijzigingen CO₂-emissies vult u uw naam en het uniek identificatienummer in, zoals opgenomen in de lijst van vliegtuigexploitanten die de Europese Commissie heeft gepubliceerd ter uitvoering van artikel 18bis (3) van Richtlijn 2008/101/EG.

Voor elke niet-substantiële wijziging CO₂-emissies dienen minstens volgende velden ingevuld te worden in het logboek wijzigingen CO₂-emissies :

1° de datum waarop u de wijziging CO₂-emissies heeft gemeld aan de bevoegde autoriteit (BA);

2° de datum waarop u de wijziging CO₂-emissies inschrijft in het logboek wijzigingen CO₂-emissies;

3° de aanduiding dat het om een substantiële of niet-substantiële wijziging CO₂-emissies gaat (SW/NSW);

4° de datum vanaf wanneer de wijziging CO₂-emissies wordt toegepast;

5° een korte omschrijving van de wijziging CO₂-emissies;

6° het deel of de delen van het monitoringplan CO₂-emissies dat beïnvloed worden door de wijziging CO₂-emissies;

7° het is mogelijk de wijziging CO₂-emissies aan de hand van bijlagen te documenteren. Dit kan bijvoorbeeld een uittreksel van het monitoringplan CO₂-emissies zijn dat werd aangepast aan de wijziging CO₂-emissies. In dit geval worden de bijlagen eveneens vermeld in het logboek wijzigingen CO₂-emissies en samen met het logboek wijzigingen CO₂-emissies bijgehouden.

Voor elke substantiële wijziging CO₂-emissies dienen minstens volgende velden ingevuld te worden in het logboek wijzigingen CO₂-emissies :

1° de velden 1 tot en met 6, zoals hierboven beschreven voor een niet-substantiële wijziging CO₂-emissies;

2° het referentienummer van het goedgekeurde formulier 'Melding van een substantiële wijziging CO₂-emissies'. Het goedgekeurde formulier 'Melding van een substantiële wijziging CO₂-emissies' (inclusief bijlagen) dient ter beschikking te zijn binnen de bedrijfslocatie.

Het referentienummer van de substantiële wijziging CO₂-emissies wordt toegekend door de bevoegde autoriteit en staat vermeld bovenaan het goedgekeurde formulier 'Melding van een substantiële wijziging CO₂-emissies' dat u terug krijgt van de bevoegde autoriteit. Het referentienummer heeft de volgende vorm « xxxxSWE 20yy/z », waarbij « xxxx » het uniek identificatienummer van de vliegtuigexploitant is, « SWE » duidelijk maakt dat het om een substantiële wijziging CO₂-emissies gaat, « 20yy » duidt het kalenderjaar aan waarin de aanvangsdatum van de substantiële wijziging CO₂-emissies valt en « z » geeft het volgnummer van de substantiële wijziging CO₂-emissies tijdens dit kalenderjaar. De eerste substantiële wijziging CO₂-emissies die optreedt tijdens het jaar 2010 zal dus als referentienummer « xxxxSWE2010/1 » krijgen.

6. Wanneer en hoe moet u een wijziging CO₂-emissies melden ?

Elke wijziging CO₂-emissies moet worden gemeld. Maar enkel substantiële wijzigingen CO₂-emissies dienen gemeld en ter goedkeuring worden voorgelegd via het formulier 'Melding van een substantiële wijziging CO₂-emissies'.

Niet-substantiële wijzigingen CO₂-emissies moeten jaarlijks tegen uiterlijk 1 november gebundeld ter informatie naar het verificatiebureau gestuurd worden. Dat gebeurt door middel van een betekening of per elektronische post, met als bijlage een afdruk van het logboek wijzigingen CO₂-emissies, samen met een verklarende tekst.

In afwijking van de algemene regeling voor niet-substantiële wijzigingen CO₂-emissies moet u niet-substantiële wijzigingen CO₂-emissies betreffende contactgegevens of andere administratieve gegevens die nodig zijn voor de communicatie tussen u en de bevoegde autoriteit of betreffende het uitoefenen van een luchtvaartactiviteit tussen een nieuwe luchtvaartterreincombinatie, aan de bevoegde autoriteit melden vanaf het moment dat u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen. Die melding gebeurt door betekening of per elektronische post.

Een substantiële wijziging CO₂-emissies moet worden gemeld en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de bevoegde autoriteit vanaf het moment dat u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen. Dit gebeurt door het volledig ingevulde formulier 'Melding van een substantiële wijziging CO₂-emissies' aangetekend naar de bevoegde autoriteit te sturen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de toelichting bij het formulier 'Melding van een substantiële wijziging CO₂-emissies'.

7. Wat dient u verder met het logboek wijzigingen CO₂-emissies te doen ?

Het logboek wijzigingen CO₂-emissies dient steeds ter beschikking te zijn op de locaties die u gebruikt voor het uitoefenen van uw luchtvaartactiviteiten.

U dient een kopie van het logboek wijzigingen CO₂-emissies als bijlage toe te voegen aan uw CO₂-emissiejaarrapport, wanneer u het indient ter verificatie en goedkeuring. Het logboek wijzigingen CO₂-emissies dient dan alle wijzigingen CO₂-emissies te bevatten, die gedurende het kalenderjaar, waarop het CO₂-emissiejaarrapport betrekking heeft, hebben plaatsgevonden.

8. Contact

Als u problemen ondervindt bij het invullen van het logboek wijzigingen CO₂-emissies, kunt u contact opnemen met het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV). U kunt bellen naar 03-286 74 30 en vragen naar een persoon die verantwoordelijk is voor het CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten of u kunt mailen naar : vbbv@vbbv.be.

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten.

Brussel, 7 december 2009.

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

J. SCHAUVLIEGE

Toelichting bij het logboek wijzigingen tonkilometergegevens

Deze toelichting is informatief en maakt geen deel uit van het logboek wijzigingen tonkilometergegevens.

1. Waar vindt u de relevante regelgeving over CO₂-emissiehandel voor vliegtuigexploitanten ?

In het Vlaamse Gewest is de volgende regelgeving van kracht :

- het decreet van 2 april 2004 tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het Vlaamse Gewest door het bevorderen van het rationeel energiegebruik, het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en de toepassing van flexibiliteitsmechanismen uit het Protocol van Kyoto, het laatst gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009 (REG-decreet);

- het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2009 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen (VER-besluit);

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van richtlijnen voor het bewaken en rapporteren van CO₂-emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten;

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen voor het melden van een ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies en tonkilometergegevens en een substantiële wijziging CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten;

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten;

- het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van het monitoringplan CO₂-emissies en het monitoringplan tonkilometergegevens.

U kunt de wetgeving downloaden van de volgende website :

<http://www.lne.be/themas/klimaatverandering/co2-emissiehandel/luchtvaart>.

2. Wat is een wijziging tonkilometergegevens ?

Een wijziging tonkilometergegevens wordt gedefinieerd in artikel 1, punt 47 van het VER-besluit. Het gaat om een wijziging van de inhoud of achterliggende procedures van het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens, dat niet tijdelijk is en betrekking heeft op de monitoringmethodiek of op de regels en procedures voor het verkrijgen, verwerken, registreren, rapporteren of borgen van de kwaliteit van de gegevens met het oog op de rapportering van tonkilometergegevens.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een substantiële en een niet-substantiële wijziging.

Een substantiële wijziging (SW) tonkilometergegevens wordt gedefinieerd in artikel 1, punt 48 van het VER-besluit. Het gaat om een wijziging tonkilometergegevens die betrekking heeft op, ofwel :

1° de ingebruikname van een nieuw generisch type van luchtvaarttuig, met inbegrip van een nieuwe langdurige leasingoperatie;

2° een verandering van de radioroepnaam die gebruikt wordt voor luchtverkeersleidingdoeleinden voor het geheel of een gedeelte van de vloot van de vliegtuigexploitant;

3° een verandering in de status van de vliegtuigexploitant (commercieel versus niet commercieel);

4° een verandering in de toegepaste methode of procedures voor de bepaling van de passagiersmassa, met inbegrip van de bagage;

5° een verandering in de toegepaste methode of procedures voor de bepaling van de massa aan vervoerde vracht of post;

6° een verandering in de procedures die de methodiek beïnvloeden voor de registratie, bewerking en borging van de gegevens met het oog op de rapportering van tonkilometergegevens;

Een niet-substantiële wijziging (NSW) tonkilometergegevens betreft een wijziging tonkilometergegevens die niet beantwoordt aan de definitie van een substantiële wijziging tonkilometergegevens, zoals gedefinieerd in artikel 1, punt 50 van het VER-besluit.

Bij twijfel kan u steeds het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV) contacteren (zie rubriek 9).

3. Wie dient een logboek wijzigingen tonkilometergegevens bij te houden ?

Elke vliegtuigexploitant, die :

1° luchtvaartactiviteiten uitvoeren, zoals gedefinieerd in artikel 1, punt 42° van het VER-besluit, en

2° in het kader van het Europees CO₂-emissiehandelssysteem het Vlaamse Gewest als administrerende entiteit heeft, en

3° die een aanvraag voor kosteloze toewijzing van emissierechten wenst in te dienen bij zijn bevoegde autoriteit, dient een logboek wijzigingen tonkilometergegevens bij te houden waarin alle wijzigingen tonkilometergegevens tijdig, juist en volledig worden geregistreerd.

4. Wanneer dient u het logboek wijzigingen tonkilometergegevens in te vullen ?

U moet elke niet-substantiële wijziging tonkilometergegevens vanaf het moment waarop u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen, registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens.

U moet elke substantiële wijziging tonkilometergegevens onmiddellijk na de goedkeuring ervan door de bevoegde autoriteit, registreren, motiveren en uitvoerig documenteren in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens.

5. Welke informatie dient u op te nemen in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens ?

Bovenaan het logboek wijzigingen tonkilometergegevens vult u uw naam en het uniek identificatienummer in, zoals opgenomen in de lijst van vliegtuigexploitanten die de Europese Commissie heeft gepubliceerd ter uitvoering van artikel 18bis (3) van Richtlijn 2008/101/EG.

Voor elke niet-substantiële wijziging tonkilometergegevens dienen minstens volgende velden ingevuld te worden in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens :

- 1° de datum waarop u de wijziging tonkilometergegevens heeft gemeld aan de bevoegde autoriteit (BA);
- 2° de datum waarop u de wijziging tonkilometergegevens inschrijft in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens;
- 3° de aanduiding dat het om een substantiële of niet-substantiële wijziging tonkilometergegevens gaat (SW/NSW);
- 4° de datum vanaf wanneer de wijziging tonkilometergegevens wordt toegepast;
- 5° een korte omschrijving van de wijziging tonkilometergegevens;
- 6° het deel of de delen van het monitoringplan tonkilometergegevens dat beïnvloed worden door de wijziging tonkilometergegevens;
- 7° het is mogelijk de wijziging aan de hand van bijlagen te documenteren. Dit kan bijvoorbeeld een uittreksel van het monitoringplan tonkilometergegevens zijn dat werd aangepast aan de wijziging tonkilometergegevens. In dit geval worden de bijlagen eveneens vermeld in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens en samen met het logboek wijzigingen tonkilometergegevens bijgehouden.

Voor elke substantiële wijziging tonkilometergegevens dienen minstens volgende velden ingevuld te worden in het logboek wijzigingen tonkilometergegevens :

- 1° de velden 1 tot en met 6, zoals hierboven beschreven voor een niet-substantiële wijziging tonkilometergegevens;
- 2° het referentienummer van het goedgekeurde formulier 'Melding van een substantiële wijziging tonkilometergegevens'. Het goedgekeurde formulier 'Melding van een substantiële wijziging tonkilometergegevens' (inclusief bijlagen) dient ter beschikking te zijn binnen de bedrijfslocatie.

Het referentienummer van de substantiële wijziging tonkilometergegevens wordt toegekend door de bevoegde autoriteit en staat vermeld bovenaan het goedgekeurde formulier 'Melding van een substantiële wijziging tonkilometergegevens' dat u terug krijgt van de bevoegde autoriteit. Het referentienummer heeft de volgende vorm « xxxxSWTKM 20yy/z », waarbij « xxxx » het uniek identificatienummer van de vliegtuigexploitant is, « SWTKM » duidelijk maakt dat het om een substantiële wijziging tonkilometergegevens gaat, « 20yy » het kalenderjaar aanduidt waarin de aanvangsdatum van de substantiële wijziging tonkilometergegevens valt en « z » het volgnummer van de substantiële wijziging tonkilometergegevens tijdens dit kalenderjaar geeft. De eerste substantiële wijziging tonkilometergegevens die optreedt tijdens het jaar 2010 zal dus als referentienummer « xxxxSWTKM2010/1 » krijgen.

6. Wanneer en hoe moet u een wijziging tonkilometergegevens melden ?

Elke wijziging moet worden gemeld. Maar enkel substantiële wijzigingen tonkilometergegevens dienen gemeld en ter goedkeuring worden voorgelegd via het formulier 'Melding van een substantiële wijziging tonkilometergegevens'.

Niet-substantiële wijzigingen tonkilometergegevens moeten om de vier maanden, te rekenen vanaf de start van het rapporteringjaar, ter informatie naar het verificatiebureau gestuurd worden. Dat gebeurt door middel van een betekening of per elektronische post, met als bijlage een afdruk van het logboek wijzigingen tonkilometergegevens van de voorbije vier maanden, samen met een verklarende tekst.

In afwijking van de algemene regeling voor niet-substantiële wijzigingen tonkilometergegevens moet u niet-substantiële wijzigingen tonkilometergegevens betreffende contactgegevens of andere administratieve gegevens die nodig zijn voor de communicatie tussen u en de bevoegde autoriteit of betreffende het uitoefenen van een luchtvaartactiviteit tussen een nieuwe luchtvaartterreincombinatie, aan de bevoegde autoriteit melden vanaf het moment dat u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen. Die melding gebeurt door betekening of per elektronische post.

Een substantiële wijziging tonkilometergegevens moeten worden gemeld en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de bevoegde autoriteit vanaf het moment dat u er kennis van neemt of er redelijkerwijs kennis van kon nemen. Dit gebeurt door het volledig ingevulde formulier 'Melding van een substantiële wijziging tonkilometergegevens' aangetekend naar de bevoegde autoriteit te sturen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de toelichting bij het formulier 'Melding van een substantiële wijziging tonkilometergegevens'.

7. Wat dient u verder met het logboek wijzigingen tonkilometergegevens te doen ?

Het logboek wijzigingen tonkilometergegevens dient steeds ter beschikking te zijn op de locaties die u gebruikt voor het uitoefenen van uw luchtvaartactiviteiten.

U dient een kopie van het logboek wijzigingen tonkilometergegevens als bijlage toe te voegen aan uw rapport tonkilometergegevens, wanneer u het indient ter verificatie en goedkeuring. Het logboek wijzigingen tonkilometergegevens dient dan alle wijzigingen tonkilometergegevens te bevatten, die gedurende het kalenderjaar, waarop het rapport tonkilometergegevens betrekking heeft, hebben plaatsgevonden.

8. Contact

Als u problemen ondervindt bij het invullen van het logboek wijzigingen tonkilometergegevens, kunt u contact opnemen met het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV). U kunt bellen naar 03-286 74 30 en vragen naar een persoon die verantwoordelijk is voor het CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten of u kunt mailen naar : vbbv@vbbv.be.

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 7 december 2009 houdende vastlegging van de sjablonen en toelichtingen van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies en tonkilometergegevens en het logboek wijzigingen CO₂-emissies en tonkilometergegevens in het kader van het Europese CO₂-emissiehandelssysteem voor vliegtuigexploitanten.

Brussel, 7 december 2009.