



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/143707

Bijlage(n)
2

Datum 4 juli 2025
Betreft Wetsvoorstel Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en
ReFuelEU Luchtvaart (Kamerstukken I 2024-2025, 36
649, A)

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de nota naar aanleiding van het verslag inzake het bovenvermelde
voorstel aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman

Wijziging van de Wet milieubeheer, de Wet havenstaatcontrole, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet luchtvaart ten behoeve van de implementatie van Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PbEU 2023, L 234) en ten behoeve van de implementatie van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PbEU 2023, L 2023/2405) en enkele aanpassingen van een ondergeschikte aard (Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart)

Nota naar aanleiding van het verslag

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening met betrekking tot dit wetsvoorstel (*Kamerstukken I* 2024-2025, 36649, A) en ik dank de leden voor hun inbreng. Graag ga ik hierna in op de vragen die in het verslag zijn gesteld. Ik hoop dat met de onderstaande reactie de vragen en opmerkingen afdoende zijn beantwoord, zodat de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende is voorbereid.

Beantwoording vragen

De leden van de fracties van BBB en FVD hebben vragen gesteld over de Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart.

Hoofdpijnen van het voorstel

Dit voorstel ziet, zo stellen de leden van de BBB-fractie vast, op een versnelde invoering van synthetische en biobrandstoffen in de luchtvaart en scheepvaart. In de beantwoording van vragen vanuit de Tweede Kamer troffen deze leden aan dat er nog geen productiefaciliteit is getroffen voor vliegtuigbrandstoffen die aan deze wet voldoen, maar deze leden zien dat er door een lobby van Nederland toch is gekozen voor een verplichting van 6% bijmengen van deze brandstoffen. Dit loopt op richting 2050. De leden vragen hoe haalbaar deze doelstelling is en wat er gebeurt als luchtvaartmaatschappijen domweg niet aan deze doelstelling kunnen voldoen.

De impact assessment¹ van de Europese Commissie en het recentelijk verschenen SAF-markt rapport² van Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (*European Union Aviation Safety Agency* of EASA) geven aan dat de doelstelling van 6% haalbaar is. De verplichting om duurzame luchtvaart

¹ <https://op.europa.eu/nl/publication-detail/-/publication/46892bd0-0b95-11ec-adb1-01aa75ed71a1>.

² <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation/eu-saf-market-report>.

brandstoffen (*sustainable aviation fuels* (SAF)) in het systeem bij te mengen rust op de brandstofleveranciers en niet op luchtvaartmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen moeten voor vertrekkende vluchten minstens 90% van de jaarlijkse hoeveelheid benodigde brandstof op EU-luchthavens (Unieluchthavens) tanken. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) is als toezichthouder bevoegd om boetes op te leggen bij het niet naleven van de verplichtingen.

De leden van de BBB-fractie merken op dat er voor de scheepvaart ook brandstof mag worden bijgemengd afkomstig van voedsel of voedergewassen. Deze leden vragen wat hiervan op korte en langere termijn de gevolgen voor de voedselzekerheid zijn.

Hoewel het bijmengen van voedsel en voedergewassen is toegestaan, wordt het gebruik hiervan binnen FuelEU Maritiem ontmoedigd. De emissies van biobrandstoffen van voedsel en voedergewassen worden in de berekening van de broeikasgasintensiteit beschouwd als gelijk aan de minst gunstige fossiele brandstof. Hierdoor is het niet aannemelijk dat deze biobrandstoffen worden ingezet om aan FuelEU Maritiem te voldoen.

Deze wet kan volgens de leden van de BBB-fractie een vele malen grotere impact hebben dan het Emission Trade System (ETS). De leden vragen wat de mogelijke gevolgen zijn voor de concurrentiepositie van de sector en of er volgens de regering nog steeds sprake is van een internationaal gelijk speelveld. Verder vragen de leden of er mogelijk bedrijven zijn die ervoor gaan kiezen hun uitstoot te exporteren door elders hun onderneming te registreren.

ReFuelEU Luchtvaart voorziet in geharmoniseerde regels voor het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen en heeft tot doel om een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer te waarborgen. De bijmengverplichting uit ReFuelEU Luchtvaart is van toepassing op brandstofleveranciers die in de Europese Unie luchtvaartbrandstoffen leveren op Unieluchthavens, dus ongeacht waar de leverancier is gevestigd. Verder bepaalt ReFuelEU Luchtvaart dat de hoeveelheid luchtvaartbrandstoffen die jaarlijks door een bepaalde luchtvaartuigexploitant wordt getankt op een Unieluchthaven, minstens 90% moet bedragen van de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof. Ook hier speelt het land waar de luchtvaartuigexploitant juridisch is gevestigd dus geen rol. Het staat marktpartijen dan ook vrij om naar eigen inzicht hun (juridische) operaties vorm te geven. De verplichtingen uit ReFuelEU Luchtvaart zijn immers ook van toepassing op marktpartijen die buiten de Europese Unie gevestigd, zodra zij actief zijn op de Europese markt.

Ook FuelEU Maritiem heeft tot doel om een gelijk speelveld te waarborgen. De verordening bevat verplichtingen voor *alle* schepen met een brutotonnage van minimaal 5.000, die vracht en passagiers vervoeren van en naar EU-havens. Deze verplichtingen gelden eveneens voor scheepvaartmaatschappijen die buiten de EU zijn geregistreerd. Ook hier speelt het land waar de scheepvaartmaatschappij juridisch is gevestigd dus geen rol.

De leden van de FVD-fractie merken op dat in de transitie naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, zoals e-ammoniak en waterstof voor de zeevaart, nieuwe emissies als stikstofoxiden (NO_x) en lachgas (N₂O) als risico genoemd worden. De leden vragen welke concrete maatregelen, zoals katalysatoren of geoptimaliseerde verbrandingstechnologieën, verplicht worden gesteld om deze emissies effectief te mitigeren en hoe deze maatregelen in de praktijk gehandhaafd worden.

Er worden binnen FuelEU Maritiem geen specifieke mitigerende maatregelen verplicht gesteld voor het reduceren van NO_x of N₂O, dus ook niet het gebruik van katalysatoren of geoptimaliseerde verbrandingstechnologieën. Wel wordt de N₂O-uitstoot meegerekend in de berekening van broeikasgasintensiteit op basis van het aardopwarmingspotentieel over 100 jaar. Daarnaast komt er vanaf 2030 voor container- en passagiersschepen binnen deze verordening een walstroomverplichting. Die zorgt voor het beperken van lokale emissies, zoals NO_x, van schepen aangelegd aan de kade. Buiten FuelEU Maritiem worden er wel eisen gesteld aan de NO_x-uitstoot van de zeevaart. Er zijn specifieke emissiezones, onder andere op de Noordzee, waar op basis van het MARPOL-verdrag (Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen) strengere NO_x-eisen bestaan. Gebruik van NO_x-reducerende maatregelen, zoals gebruik van katalysatoren, is vaak nodig om te voldoen aan deze emissie-eisen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voert tijdens de havenstaatcontrole toezicht uit op schepen die Nederlandse havens aandoen.

De leden van de FVD-fractie vragen verder of de regering kan garanderen dat de mitigatiemaatregelen voor NO_x, N₂O en methaanslip voldoende robuust zijn om te voorkomen dat de beoogde milieuvoordelen van FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart teniet worden gedaan door onbedoelde emissies.

Op grond van de Monitoring en Rapportage Verordening³ moeten luchtvaartmaatschappijen vanaf 1 januari 2025 hun non-CO₂-effecten monitoren en voor 31 maart 2026 voor het eerst rapporteren. Luchtvaartmaatschappijen mogen tot 2026 zelf kiezen of zij de emissies monitoren en rapporteren voor alle vluchten (full scope) of intra-Eu vluchten (reduced scope). De opgenomen Non-CO₂-effecten zijn: waterdamp (H₂O), stikstofoxiden (NO_x), zwaveloxiden (SO_x), koolmonoxide (CO) en roetdeeltjes (PM_{2.5}), uitgedrukt in CO₂-equivalenten. Op korte termijn betreft dit uitsluitend een verplichting tot monitoring en rapportage, zonder dat er al sprake is van een prijsmechanisme of andere mitigatiemaatregelen voor deze emissies. De NEa houdt verder geen toezicht op mitigatiemaatregelen voor NO_x, N₂O en methaanslip.

Vanuit FuelEU Maritiem worden er geen mitigatiemaatregelen verplicht. Omdat in FuelEU Maritiem zowel de klimaatimpact van CO₂-uitstoot, als van N₂O en CH₄ (methaan) worden meegenomen, kan het klimaateffect niet teniet worden

³ Verordening (EU) Nr. 601/2012 van de Commissie van 21 juni 2012 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2012, L 181/30).

gedaan door deze emissies. Voor NO_x-emissies blijven de maximumwaarden uit het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL-verdrag) onverkort gelden.

De leden van de FVD-fractie zijn van mening dat, gezien de relatief nieuwe toepassing van brandstoffen als e-ammoniak, e-methanol en synthetische kerosine, er een risico bestaat er nog niet alle verbrandingsproducten volledig in kaart zijn gebracht. De leden vragen welke studies er zijn uitgevoerd om potentiële onbekende verbrandingsproducten of bijproducten van deze brandstoffen te identificeren en of deze studies voldoende zijn om risico's voor milieu en volksgezondheid uit te sluiten.

In de luchtvaart worden alternatieven voor conventionele kerosine uitvoerig getest voordat zij voor toepassing in aanmerking te komen. De goedkeuring vindt plaats door ASTM (*American Society for Testing and Materials*). De veranderingen in de uitstoot door toepassing van duurzame alternatieve kerosine wordt ook geanalyseerd en gerapporteerd. Hierbij is gebleken dat deze alternatieven, zoals synthetische kerosine, leiden tot een lagere netto uitstoot van CO₂ en een lagere uitstoot van fijn stof, zwavel, aromatische verbindingen en roet.

Voor wat betreft de zeevaart zijn er verschillende studies uitgevoerd naar de toepassing van alternatieve brandstoffen, zoals ammoniak en methanol. Zo zijn er onder andere in opdracht van de European Maritime Safety Agency (EMSA), een agentschap van de Europese Commissie, studies uitgevoerd en gepubliceerd, waarin eveneens de veiligheids- en betrouwbaarheidsaspecten zijn meegenomen en ook gekeken wordt naar mogelijke uitstoot bij de verbranding van deze brandstoffen.

De leden van de FVD-fractie vragen of er specifieke brandstoffen zijn, zoals e-ammoniak of waterstof, waarvoor de langetermijneffecten van verbrandingsproducten nog onvoldoende zijn onderzocht, en, zo ja, welke stappen de regering neemt om deze kennislacunes te dichten voordat deze brandstoffen op grote schaal worden ingevoerd.

Op basis van de eerder genoemde studies is er van de meeste brandstoffen/technologieën die worden toegepast in de luchtvaart en de zeevaart inzicht in de potentiële risico's en emissies van het gebruik ervan. Binnen de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) wordt verder een inventarisatie uitgevoerd met betrekking tot de risico's, gaten en barrières in de regelgeving voor alle mogelijke alternatieve brandstoffen en technologieën.

Uitvoering, toezicht en handhaving

De leden van de BBB-fractie merken op dat voor import van dierlijke grondstoffen Europese procedures gelden die worden gecontroleerd door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). De leden van de BBB-fractie

merken verder op dat hierover destijds gesprekken werden gevoerd tussen de sector en de NVWA en vragen of er inmiddels afspraken gemaakt zijn tussen de betrokken partijen en, zo ja, welke afspraken.

Er zijn tot op heden geen afspraken gemaakt. De gesprekken tussen de NVWA en de sector zijn nog gaande. IenW blijft in nauw contact met de betrokken partijen.

De leden van de BBB-fractie merken op dat er afspraken zijn gemaakt met de ILT over capaciteit, waarbij de ILT aangaf dat er vanwege het risico aan boord van schepen moet worden gewerkt met een dubbele bezetting. De leden vragen in hoeverre er voldoende handhavingscapaciteit is bij de ILT en of hierbij ook rekening gehouden is met de toekomstige controle op walstroom.

Op basis van een eerste inschatting van de benodigde capaciteit voor de toezichtstaken bij FuelEU Maritiem is voor ILT in de begroting 2025 meerjarig budget vrijgemaakt. Voor de extra benodigde capaciteit voor ILT (waaronder de dubbele bezetting bij havenstaatcontrole) is voor 2025 aanvullend budget vrijgemaakt, maar moet voor de opvolgende jaren de dekking hiervoor nog worden geregeld.

De verplichting op walstroom gaat vanaf 2030 gelden en daarmee eveneens de toezichtstaken. In aanloop hier naartoe worden de toezichtstaken en benodigde capaciteit behandeld.

De leden van de BBB-fractie merken op dat de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) controleert de administratieve verplichtingen die deze wet met zich meebrengt en de ILT verantwoordelijk is voor de fysieke controles. Een goede gegevensuitwisseling is volgens deze leden cruciaal, zowel tussen ILT en NEa als tussen Europese databanken. De leden vragen daarom in hoeverre de AVG deze benodigde gegevensuitwisseling kan bemoeilijken en hoeverre er hierover voldoende afspraken zijn gemaakt.

Veel van de gegevensuitwisseling die nodig is voor de uitvoering van beide verordeningen verloopt via de daartoe door de Europese Commissie opgezette FuelEU-databank (maritiem) en de Uniedatabank voor hernieuwbare brandstoffen (luchtvaart). Dergelijke uitwisselingen die direct volgen uit Europese regelgeving worden geacht in overeenstemming te zijn met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)⁴.

Verder wordt aangenomen dat het niet nodig is voor de gegevensuitwisseling ten behoeve van het toezicht en de handhaving persoonsgegevens te verwerken. Aangezien de AVG slechts van toepassing is op de verwerking van

⁴ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PbEU 2016, L 119/1).

persoonsgegevens, wordt niet voorzien dat de AVG de benodigde gegevensuitwisseling zal bemoeilijken.

De leden van de BBB-fractie merken op dat de wet de nodige administratieve en controleverplichtingen (systeemwereld) met zich mee brengt en vragen hoe wordt gemonitord of de wet ook daadwerkelijk zorgt voor een concrete daling van de uitstoot.

Luchtvaartmaatschappijen moeten jaarlijks rapporteren bij EASA. Brandstofleveranciers moeten rapporteren via de Europese Databank. Deze gegevens vormen de basis voor de Europese monitoring van de uitstoot en het nationaal toezicht op de verplichtingen.

Scheepvaartmaatschappijen moeten jaarlijks verbruik en uitstoot rapporteren in verband met FuelEU Maritiem, EU ETS en de Verordening betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie (MRV-verordening)⁵. Op basis van deze cijfers wordt er jaarlijks door EMSA en de European Environmental Agency de European Maritime Transport Environmental Report gepubliceerd over de milieuprestatie van de sector.

De leden van de FVD-fractie vragen op welke wijze de monitoring van onverwachte verbrandingsproducten wordt georganiseerd, zowel in de zeevaart als in de luchtvaart. Ook vernemen deze leden graag welke instanties verantwoordelijk zijn voor het signaleren en aanpakken van eventuele nieuwe risico's.

Het monitoren op onverwachte verbrandingsproducten is geen onderdeel van deze Uitvoeringswet of de ReFuelEU verordening en de FuelEU Maritiem verordening. Bij de evaluatie van de verordeningen, waarvan de Europese Commissie uiterlijk eind 2027 verslag doet, wordt gezien of extra elementen in deze verordeningen opgenomen moeten worden, zoals de emissies van black carbon.

Financiële gevolgen

De leden van de BBB-fractie vragen wat de gevolgen van het voorliggende wetsvoorstel zijn voor de consumentenprijzen.

Het voorliggende wetsvoorstel geeft uitvoering aan de verordeningen ReFuelEU Luchtvaart en FuelEU Maritiem door het aanwijzen van bevoegde autoriteiten en het opnemen van bevoegdheden tot het opleggen van boetes. Dit wetsvoorstel heeft geen directe gevolgen voor de consumentenprijzen. De mogelijke gevolgen van de eerder genoemde verordeningen op consumentenprijzen zijn door de Europese Commissie inzichtelijk gemaakt in hun Impact Assessment.⁶

⁵ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PbEU 2015, L 123/55).

⁶ <https://op.europa.eu/nl/publication-detail/-/publication/46892bd0-0b95-11ec-adb1-01aa75ed71a1>

36649

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman



Aan

Minister

nota

Nota n.a.v. het verslag Uitvoeringswet FuelEU Maritiem
en RefuelEU Luchtvaart

TER BESLISSING

Datum

18 juni 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/143715

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken
Afdeling Lucht- en
Scheepvaart

Beslistermijn

15 september 2025

Bijlagen

3

Aanleiding

Op 20 maart 2025 is de Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart ingediend bij de Eerste Kamer. Met dit wetsvoorstel wordt een aantal wetten gewijzigd om uitvoering te geven aan Verordening (EU) 2023/1805 (hierna: FuelEU Maritiem) en Verordening (EU) 2023/2405 (hierna: ReFuelEU Luchtvaart). De verordeningen hebben als doel het gebruik van duurzame brandstoffen door vliegtuigen en schepen te vergroten, om hun ecologische voetafdruk te verkleinen.

De vaste Kamercommissie IenW heeft op 21 mei 2025 vragen gesteld. De antwoorden staan in de bijgevoegde nota n.a.v. het verslag (nnavv).

Geadviseerd besluit

Indien u akkoord gaat, verzoek ik u de volgende stukken te ondertekenen:

- de nota naar aanleiding van het verslag;
- de aanbiedingsbrief aan de Eerste Kamer.

Kernpunten

Inhoud FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart

De kern van FuelEU Maritiem is het vanaf 1 januari 2025 opleggen van limieten aan de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte brandstoffen. De kern van ReFuelEU Luchtvaart is een verplichting aan leveranciers van luchtvaartbrandstof om vanaf 2025 alle brandstof die ze op Unieluchthavens aan luchtvaartmaatschappijen leveren, een minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstof te laten bevatten, en vanaf 2030, een minimumaandeel synthetische brandstof.

Inhoud van het wetsvoorstel

Het wetsvoorstel wijzigt de Wet milieubeheer, de Wet havenstaatcontrole, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet luchtvaart. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) worden aangewezen als bevoegde autoriteit voor het toezicht op de naleving van de verordeningen. In dit wetsvoorstel zijn bepalingen opgenomen voor het sanctioneren van overtredingen van hetgeen bepaald is in de verordeningen. Het betreft een beleidsarme implementatie van Europese regelgeving.

Verslag Eerste Kamer

De leden van de fracties van BBB en FVD hebben vragen gesteld over het wetsvoorstel. Hierbij een weergave van de vragen en de reacties:

- De leden van de BBB-fractie vragen wat de korte en lange termijngevolgen zijn voor de voedselzekerheid van het gebruik van voedsel en voedergewassen ten behoeve van de bijmenging in de scheepvaart. Aangegeven is dat, hoewel het bijmengen van voedsel en voedergewassen is toegestaan, het gebruik hiervan binnen FuelEU Maritiem wordt ontmoedigd. Het is niet aannemelijk dat deze biobrandstoffen worden ingezet om aan FuelEU Maritiem te voldoen.
- De leden van de BBB-fractie vragen welke gevolgen de verordeningen en het wetsvoorstel hebben voor de concurrentiepositie van de sector en het internationale gelijke speelveld. Ook vragen deze leden of er mogelijk bedrijven zijn die ervoor gaan kiezen hun uitstoot te exporteren door elders hun onderneming te registreren. Aangegeven is dat de verordeningen juist als doel hebben om een gelijk speelveld voor duurzaam vervoer te waarborgen. Verder is aangegeven dat de verordeningen van toepassingen zijn op alle partijen die actief zijn op de Europese markt, dus ongeacht hun standplaats. Het is dan ook niet aannemelijk dat bedrijven er om deze reden voor kiezen om hun onderneming ergens anders te registreren.
- De leden van de FvD-fractie hebben meerdere vragen gesteld over de emissies die vrijkomen bij verbranding van biobrandstoffen in de lucht- en zeevaart. Zo vragen deze leden welke studies er zijn uitgevoerd om potentiële onbekende verbrandingsproducten of bijproducten van deze brandstoffen te identificeren. Aangegeven is dat alternatieven voor conventionele brandstoffen uitvoerig worden getest voordat deze mogen worden toegepast. Hieruit blijkt dat gebruik van alternatieve brandstoffen leidt tot een lagere netto uitstoot van CO₂ en een lagere uitstoot van fijn stof, zwavel, aromatische verbindingen en roet.
- De leden van de FVD-fractie vragen of er brandstoffen zijn waarvan de langetermijneffecten van verbrandingsproducten nog onvoldoende zijn onderzocht. Aangegeven is dat er van de meeste brandstoffen/technologieën die worden toegepast in de luchtvaart en de zeevaart inzicht is in de potentiële risico's en emissies van het gebruik ervan.
- De leden van de BBB-fractie en de FVD-fractie hebben enkele vragen gesteld met betrekking tot uitvoering, toezicht en handhaving. Zo vragen de leden van de BBB-fractie in hoeverre er voldoende handhaving capaciteit is bij de ILT. Aangegeven is dat er in de begroting 2025 meerjarig budget vrijgemaakt is voor de toezichtstaken van ILT.
- De leden van de BBB-fractie vragen hoe wordt gemonitord of er daadwerkelijk wordt gezorgd voor een concrete daling van de uitstoot. Aangegeven is dat de betrokken partijen, zoals brandstofleveranciers, jaarlijks moeten rapporteren bij NEa. Deze gegevens vormen de basis voor de Europese monitoring van de uitstoot en het nationaal toezicht op de verplichtingen.
- De leden van de BBB-fractie vragen wat de gevolgen van het voorliggende wetsvoorstel zijn voor de consumentenprijzen. Aangegeven is dat het wetsvoorstel zelf geen directe gevolgen heeft voor de consumentenprijzen. De mogelijke gevolgen van de verordeningen op consumentenprijzen zijn door de Europese Commissie inzichtelijk gemaakt in hun Impact Assessment.

Datum

18 juni 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/143715

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &

Juridische Zaken

HBJZ

Afdeling Lucht- en

Scheepvaart

Aan

Minister

Bijlagen

3

Krachtenveld

Gelet op de inwerkingtredingsdatum van beide verordeningen op 1 januari 2025, wordt gestreefd naar een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de Uitvoeringswet. In de Uitvoeringswet is geregeld dat de aanwijzing van NEa en ILT als bevoegde autoriteit terugwerkt tot 1 januari 2025.

De vaste Kamercommissie heeft verzocht de vragen binnen vier weken te beantwoorden, dat wil zeggen uiterlijk 18 juni 2025. Omdat de beantwoording afstemming vereiste met verschillende betrokken partijen, is deze termijn niet gehaald. Het is echter wel van belang de nota naar aanleiding van het verslag zo snel mogelijk aan te bieden aan de Eerste Kamer.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

FuelEU Maritiem

FuelEU Maritiem draagt bij aan het stimuleren van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het maritieme transport, met als doel de vermindering van uitstoot van broeikasgassen. De kern van FuelEU Maritiem is het vanaf 1 januari 2025 opleggen van limieten aan de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte brandstoffen. Die limieten nemen na verloop van tijd stapsgewijs toe van 2% in 2025 tot 80% in 2050. De verplichting geldt voor alle zeeschepen groter dan 5.000 bruto tonnage die worden gebruikt voor het vervoer van personen of vracht voor commerciële doeleinden en die een Europese haven aandoen. Er wordt onderscheiden tussen enerzijds vaart tussen en in EU-havens en anderzijds vaart tussen EU- en niet-EU havens. Voor de eerste categorie geldt de verplichting voor 100% van het gerapporteerde energieverbruik van schepen, voor de tweede 50%. FuelEU Maritiem bevat vanaf 1 januari 2030 de verplichting dat container- en passagiersschepen groter dan 5.000 bruto tonnage, die langer dan twee uur aanmeren, op bepaalde ligplaatsen walstroom gebruiken ten einde de luchtvervuiling in kustgebieden en havens te reduceren.

RefuelEU Luchtvaart

ReFuelEU Luchtvaart heeft als doel om zowel de vraag naar als het aanbod van SAF en synthetische brandstoffen te vergroten. Deze brandstoffen hebben een lagere uitstoot van broeikasgassen (waaronder CO₂) dan kerosine uit fossiele brandstoffen. Daarnaast moet ReFuelEU Luchtvaart zorgen voor een gelijk speelveld op de hele EU-luchtvervoersmarkt. ReFuelEU Luchtvaart bevat verplichtingen voor de verschillende actoren binnen de luchtvaartsector, namelijk de leverancier van luchtvaartbrandstoffen, de luchtvaartuigexploitanten en de beheerders van Unieluchthavens. De kern van ReFuelEU Luchtvaart is de verplichting aan leveranciers van luchtvaartbrandstof om vanaf 2025 alle brandstof die ze op Unieluchthavens aan luchtvaartmaatschappijen leveren, een minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstof te laten bevatten, en vanaf 2030, een minimumaandeel synthetische brandstof. De verplichte aandelen duurzame en synthetische brandstof die de luchtvaartbrandstofleverancier moeten leveren lopen stapsgewijs op van 2% in 2025 tot 70% in 2050.

Implementatieregelgeving

EU-verordeningen werken rechtstreeks door in de rechtsorde van de lidstaten en zijn direct toepasbaar. Lidstaten moeten wel alle maatregelen nemen die nodig

Datum

18 juni 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/143715

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken
HBJZ
Afdeling Lucht- en
Scheepvaart

Aan

Minister

Bijlagen

3

zijn voor de volledige verwezenlijking van een verordening. Het kan dus nodig zijn om bepalingen met betrekking tot handhaving en de aanwijzing van bevoegde autoriteiten op te nemen in nationale regelgeving. De Uitvoeringswet strekt hiertoe. Allereerst wordt de NEa aangewezen als bevoegde autoriteit ten aanzien van luchtvaartuig-exploitanten, leveranciers van luchtvaartbrandstoffen en scheepvaartmaatschappijen. De ILT wordt aangewezen als bevoegde autoriteit ten aanzien van de beheerder van Unieluchthavens en ten aanzien van het toezicht op de scheepvaartmaatschappijen. Ten slotte worden met de Uitvoeringswet bepalingen opgenomen met betrekking tot het sanctioneren van overtredingen van hetgeen bepaald in de verordeningen.

Datum
18 juni 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/143715

Opgesteld door
Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken
HBJZ
Afdeling Lucht- en Scheepvaart

Aan
Minister

Bijlagen
3

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Aanbiedingsbrief Eerste Kamer	-
3	Nota naar aanleiding van het verslag	-
4	Verslag Eerste Kamer	-