

Vergaderjaar 2024–2025

36 649

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)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 19 december 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Algemeen

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel en hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij de Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierbij enkele vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben daarover nog wel enkele vragen en opmerkingen.

Aanleiding en doelstelling

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie steunen de uitgangspunten en veel doelen van het wetsvoorstel. We hebben nog maar enkele jaren voor de transitie naar emissievrije mobiliteit. En dat is een sector waarin de emissiebronnen, vliegtuigen en schepen, een hele lange afschrijftijd hebben en de technologie slechts heel langzaam voortschrijdt. De voorstellen om iets minder schadelijke brandstoffen te gebruiken leiden niet direct naar emissievrije mobiliteit. Maar ze helpen wel het milieu en het klimaat en helpen hopelijk om meer geesten rijp te maken, alternatieve technologieën kansrijker te maken en zo wél een nuttige bijdrage te leveren.

De leden van de NSC-fractie vragen of de definitie van duurzame brandstof op Europees niveau inmiddels op de lijn is van wat wij als Nederland zouden willen. Deze leden vragen welke mogelijkheden de regering heeft tot ingrijpen – middels bijvoorbeeld het aanscherpen van de definitie of het naar beneden brengen van de doelstelling – als blijkt dat de toenemende vraag aan biobrandstof zorgt voor verlies van grote gebieden die van waarde zijn voor de biodiversiteit in het licht van bijvoorbeeld de discussie omtrent Indirect Land Use.

De leden van de NSC-fractie vragen wat de geschatte omvang is van de benodigde biobrandstoffen die nodig zijn om aan de bijmengverplichting te voldoen, voor zowel de scheepvaart als de luchtvaart. Deze leden vragen of in een overzicht een schatting per verplichtingspercentage gegeven kan worden. Tevens vragen deze leden of een inschatting gegeven kan worden van de verwachte herkomst van deze biobrandstoffen. In hoeverre komen deze van Europees grondgebied en in hoeverre wordt verwacht dat de benodigde biobrandstoffen uit niet EU-lidstaten zullen komen? Welk volume verwacht de regering uit China nodig te hebben?

De leden van de NSC-fractie vragen hoe de controle op duurzame brandstoffen werkt. Deze leden vragen of de controle makkelijk uitvoerbaar is en of er een inschatting gegeven kan worden of er voldoende capaciteit beschikbaar is. Hiernaast merken deze leden op dat bij de controle op biograndstoffen er in sommige gevallen volgens het protocol een dierenarts aan te pas moet komen. Is dat in deze uitwerking ook het geval of wordt hier een andere keus gemaakt?

Implementatiewetgeving

FuelEU Maritiem

De leden van de NSC-fractie vragen om een nadere uitleg van hoe een verwijderingsbevel voor een schip dat gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden niet over een geldig FuelEU-conformiteitsdocument beschikt in de praktijk werkt. Tevens vragen deze leden hoe lang een dergelijke verslagperiode duurt.

ReFuelEU Luchtvaart

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het zorgelijk dat het verplichte aandeel duurzame brandstof in de luchtvaart onder RefuelEU zo langzaam oploopt van 2% in 2025 naar 6% in 2030 gezien de huidige status van de klimaatcrisis. Hoe kijkt de regering daarnaar?

Daarnaast vragen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie wat onder duurzame brandstof wordt verstaan, hoe dat gecontroleerd wordt, hoe vaak controles plaatsvinden en of goede controle en transparantie haalbaar is. In hoeverre gaat het maken van brandstof ten koste van kostbaar landbouwgrond wat ook ingezet kan worden voor voedsel van mensen? Deze leden vragen welke maatregelen worden getroffen om te garanderen dat de duurzame vliegtuigbrandstoffen die onder deze verordening vallen daadwerkelijk duurzaam zijn en niet leiden tot onbedoelde negatieve effecten zoals verhoogde ontbossing of fraude met grondstoffen. En wat gaat de regering doen als dit wel het geval blijkt?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien dierlijk vet niet als een duurzame brandstof. Gezien de zorgen van deze leden over het gebruik van dierlijk vet in biobrandstoffen voor de luchtvaartsector vragen zij zich af hoe hoog het percentage dierlijk vet is waarop wordt ingezet onder de implementatie van de ReFuelEU Aviation-verordening in Nederland?

Inleiding

De leden van de NSC-fractie lezen dat de verordening niet van toepassing is op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, schepen van de overheid die uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt, visserij schepen en nog enkele andere categorieën schepen. Deze leden vragen een nadere specificering van welke schepen tot de «nog enkele andere categorieën schepen» behoren. Ook vragen deze leden wat de omvang van de uitgezonderde vloot is ten opzichte van de omvang van de vloot die geen uitzondering heeft. Is dit minder dan 5% van de brandstofvraag?

Leveranciers van luchtvaart-brandstof

De leden van de NSC-fractie vragen hoeveel volume nu al geproduceerd wordt aan synthetische vliegtuigbrandstof. Hoe realistisch is het dat in 2030 de doelstelling voor bijmenging gehaald wordt?

De leden van de NSC-fractie vragen door wie wordt gecontroleerd of de in de Uniedatabank ingevulde gegevens accuraat en juist zijn.

Hoofdpijnen van het voorstel

Inspectie Leefomgeving en Transport

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn van mening dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de logische keus is als handhavende autoriteit. De ILT heeft de kennis en de rechtspositie om dit te doen. Maar de ILT heeft wel een enorm gebrek aan capaciteit. Op vrijwel alle taken van de ILT is een gebrek aan uitvoeringscapaciteit. Deze leden maken zich grote zorgen over een mogelijke taakverzwaring, zonder extra uitvoeringscapaciteit. Deze leden willen graag weten wat kan worden verwacht.

Sancties FuelEU Maritiem

De leden van de VVD-fractie lezen dat lidstaten op grond van artikel 25 van FuelEU Maritiem regels moeten vaststellen ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van deze verordening, en dat er in Nederland voor is gekozen om bestuursrechtelijk te handhaven. Deze leden vragen zich af wat het Europese speelveld is rondom sanctionering. Loopt Nederland in of juist uit de pas hieromtrent, zowel bij de last onder dwangsom als bij de bestuurlijke boete? Wanneer Nederland uit de pas loopt, wat houdt dit in voor het Nederlandse concurrentievermogen voor bedrijven die actief zijn in de maritieme sector?

Last onder dwangsom

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie betreuren het dat handhaving niet is gekoppeld aan het strafrecht. Deze leden verwachten dat de afschrikwekkende werking van het strafrecht effectiever is dan het bestuursrecht.

Bestuurlijke boete

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben grote twijfels bij de maximale boete van ruim 1 miljoen euro. Deze leden achten het wenselijk dat een boete in lijn is met de baten die kunnen worden behaald door overtreding van de regels. De gebrekkige schaalbaarheid van de productie van alternatieve brandstoffen zal naar verwachting leiden tot een gestaag oplopende prijs. Daarmee wordt fraude toenemend aantrekkelijker en winstgevender. Een bestuurlijke boete zou dan gepaard moeten gaan met het ontnemen van het verkregen voordeel om effectief te zijn. Is de regering bereid op dit punt aanpassingen te doen?

ReFuelEU Luchtvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn van mening dat de ILT de logische keus is als handhavende autoriteit. De ILT heeft de kennis en de rechtspositie om dit te doen. Maar de ILT heeft wel een enorm gebrek aan capaciteit. Op vrijwel alle taken van de ILT is een gebrek aan uitvoeringscapaciteit. Deze leden maken zich grote zorgen over een mogelijke taakverzwaring, zonder extra uitvoeringscapaciteit. Deze leden willen graag weten kan worden verwacht.

Sancties ReFuelEU Luchtvaart

De leden van de VVD-fractie lezen dat lidstaten op grond van artikel 12, eerste lid, van ReFuelEU Luchtvaart, voorschriften vaststellen ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de verordening en dat deze sancties doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend moeten zijn. Deze leden vragen zich af wat het Europese speelveld is rondom sanctionering. Loopt Nederland in of juist uit de pas hieromtrent, zowel bij de last onder dwangsom als bij de bestuurlijke boete? Wanneer Nederland uit de pas loopt, wat houdt dit in voor het Nederlandse concurrentievermogen voor bedrijven die actief zijn in de luchtvaartsector?

Last onder dwangsom

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie betreuren het dat handhaving niet is gekoppeld aan het strafrecht. Deze leden verwachten dat de afschrikwekkende werking van het strafrecht effectiever is dan het bestuursrecht.

Bestuurlijke boete

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben grote twijfels bij de maximale boete van ruim 1 miljoen euro. Deze leden achten het wenselijk dat een boete in lijn is met de baten die kunnen worden behaald door overtreding van de regels. De gebrekkige schaalbaarheid van de productie van alternatieve brandstoffen zal naar verwachting leiden tot een gestaag oplopende prijs. Daarmee wordt fraude toenemend aantrekkelijker en winstgevender. Een bestuurlijke boete zou dan gepaard moeten gaan met het ontnemen van verkregen voordeel om effectief te zijn. Is de regering bereid op dit punt aanpassingen te doen?

Uitvoering, toezicht en handhaving

Inspectie Leefomgeving en Transport

De leden van de NSC-fractie merken op dat de inspecteur-generaal van de ILT heeft voorgesteld om in de voorliggende wetgeving een mogelijkheid voor de toepassing van strafrecht op te nemen en dat dit voorstel niet is overgenomen. Deze leden vragen om een nadere toelichting waarom hier niet voor gekozen is, en of in kaart gebracht kan worden wat hier de voor- en nadelen van zijn.

Rechtsbescherming

De leden van de NSC-fractie vragen om een nadere onderbouwing waarom gekozen is om beide verordeningen bestuursrechtelijk te handhaven.

Voorzitter van de vaste commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp