Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

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. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Dit wetsvoorstel wijzigt de Wet milieubeheer, de Wet havenstaatcontrole, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet luchtvaart. Met deze wijzigingen wordt uitvoering gegeven aan Verordening (EU) 2023/1805[1] (hierna: FuelEU Maritiem) en Verordening (EU) 2023/2405[2] (hierna: ReFuelEU Luchtvaart). De verordeningen hebben als doel het gebruik van duurzame brandstoffen door vliegtuigen en schepen te vergroten, om zo hun ecologische voetafdruk te verkleinen. De verordeningen maken deel uit van het wetgevingspakket «Fit for 55», dat door de Europese Commissie is gepresenteerd op 14 juli 2021 en dat de uitstoot

[1] 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).

[2] 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).

kst-36649-3
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2024

van broeikasgassen in de EU in 2030 met ten minste 55% moet doen verminderen ten opzichte van 1990, in overeenstemming met de Europese Klimaatwet[3].

1.2 Implementatie en uitvoering

Aan beide verordeningen dient, met uitzondering van een aantal artikelen, per 1 januari 2025 uitvoering te worden gegeven. Voor de artikelen 8 en 9 van FuelEU Maritiem geldt dat deze al van toepassing zijn met ingang van 31 augustus 2024. Deze artikelen zien op de verplichting voor maatschappijen om een monitoringsplan voor elk van hun schepen in te dienen bij de verificateurs alsmede eventuele wijzigingen die zijn opgenomen in artikel 9 van FuelEU Maritiem. Deze artikelen zijn rechtstreeks van toepassing en behoeven geen implementatie.

De in deze toelichting beschreven verplichtingen vloeien rechtstreeks voort uit de verordeningen. De in dit wetsvoorstel opgenomen bepalingen dienen uitsluitend om een verbodsbepaling en handhavingsbevoegdheid op te nemen in het nationale recht en om artikelen aan te passen die niet in lijn zijn met de verordeningen. De verordeningen zijn eerder behandeld door middel van de BNC-fiches die op 21 september 2021 aan de Kamer zijn toegezonden.[4]

2. Implementatiewetgeving

2.1 FuelEU Maritiem

2.1.1 Inleiding

FuelEU Maritiem draagt bij aan het stimuleren van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het maritieme transport, met als doel de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Dit gebeurt door limieten op te leggen aan de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte brandstoffen. De Verordening is ingevolge artikel 2 van de Verordening van toepassing op 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. Deze categorie schepen vertegenwoordigt 55% van het totale aantal zeeschepen, die Europese havens aandoen en zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor 90% van de koolstofdioxide-emissies van de maritieme sector.[5] Er wordt onderscheid gemaakt 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%. De verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, schepen van de overheid die uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt, visserijschepen en nog enkele andere categorieën schepen. De Verordening is vastgesteld op 13 september 2023.

---

[3] Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (PbEU 2021, L243).

[4] Kamerstukken II, 2020/21, 22 112, nr. 3192.

[5] 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), overweging 11.

2.1.2 Hoofdlijnen verordening

Vanaf 1 januari 2030 verplicht FuelEU Maritiem aangemeerde schepen om op bepaalde ligplaatsen walstroom te gebruiken ten einde de luchtvervuiling in kustgebieden en havens te reduceren. Deze verplichting geldt voor container- en passagiersschepen groter dan 5.000 bruto tonnage, die langer dan twee uur aanmeren. Uitgezonderd van deze verplichting zijn schepen die gebruik maken van zero-emissie technologieën en schepen die onverwacht een haven aandoen vanwege veiligheid- of reddingsdoeleinden. Indien walstroom niet beschikbaar is op het moment dat een schip een haven aandoet of dat de walstroominstallatie incompatibel is met de installatie aan boord, geldt eveneens een uitzondering van de verplichting om gebruik te maken van walstroom.

Om bij te dragen aan de reductie van de broeikasgasintensiteit van scheepsbrandstoffen is in de verordening bepaald dat hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen moeten worden ingezet. Biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBOs) en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof (RCFs) moeten aantoonbaar voldoen aan de daarvoor geldende broeikasgasemissiereductie- en duurzaamheidseisen uit de EU richtlijn hernieuwbare energie (hierna: RED).[6] Overige typen brandstoffen moeten gecertificeerd zijn in overeenstemming met Unie wetgeving voor interne markten voor hernieuwbaar gas en aardgas en voor waterstof, waarin een drempel voor de broeikasgasemissiereductie en een methodologie voor de berekening van broeikasgasemissies voor de productie van dergelijke brandstoffen is opgenomen.

Voor brandstoffen zijn standaardwaarden voor de broeikasgasemissies opgenomen in Annex II van FuelEU Maritiem. Bij «well-to-tank» waarden mogen bedrijven afwijken van de standaardwaarden als de feitelijke waarden gecertificeerd zijn onder een schema dat is erkend door de Europese Commissie. Voor biobrandstoffen, biogas, brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBOs) en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof (RCFs) zijn dit schema's die erkend zijn voor de RED. Voor overige typen brandstoffen moeten certificeringsschema's worden gebruikt die daarop van toepassing zijn. Bij «tank-to-wake» waarden mogen bedrijven afwijken van de standaardwaarden als de feitelijke waarden gecertificeerd zijn door middel van laboratoriumtesten of directe emissiemetingen op het schip. Voor fossiele brandstoffen mogen alleen de standaardwaarden uit Annex II van FuelEU Maritiem worden gebruikt. Brandstoffen die niet voldoen aan de eisen voor broeikasgasemissiereductie of duurzaamheidseisen en biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen krijgen dezelfde emissiefactor toegekend als de minst gunstige fossiele brandstofroute voor dat type brandstof. Daarmee dragen deze categorieën brandstoffen niet bij aan het behalen van de reductieverplichting. De reductieverplichting wordt gedurende de tijd hoger doordat de limiet voor de broeikasgasintensiteit van de brandstof in de periode tussen 2025 en 2050 elke vijf jaar lager wordt.

Vanaf 1 januari van (jaar)	**Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit: reductie ten opzichte van referentiewaarde van 91,16 gram CO_2-equivalent per verbruikte megajoule (%)**
2025	2
2030	6
2035	14,5

[6] Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking) (PbEU 2018 L 328).

Vanaf 1 januari van (jaar)	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit: reductie ten opzichte van referentiewaarde van 91,16 gram CO_2-equivalent per verbruikte megajoule (%)
2040	31
2045	62
2050	80

Een scheepvaartmaatschappij, die verantwoordelijk is voor de naleving van de verplichtingen uit de FuelEU Maritiem, is de maatschappij, gedefinieerd als de reder of enige andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of rompbevrachter, die verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de reder heeft overgenomen en die hiermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden over te nemen die voortvloeien uit de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie (International Safety Management Code, ISM-Code), zoals uitgevoerd in de Europese Unie bij Verordening (EG) nr. 336/2006 van het Europees Parlement en de Raad. De definitie van maatschappij strookt met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat in 2016 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgezet.

Scheepvaartmaatschappijen zijn verantwoordelijk voor de rapportages van het brandstofgebruik van hun schepen en het (aantoonbaar) voldoen aan de reductieverplichting en de walstroomplicht. Het schip moet een FuelEU-conformiteitsdocument aan boord hebben om aan te tonen dat is voldaan aan die verplichtingen. De controle van de rapportages wordt uitgevoerd door private onafhankelijke geaccrediteerde verificateurs en handhaving op het schip wordt uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT). Het toezicht op de maatschappijen wordt uitgevoerd door de Nederlandse Emissieautoriteit (hierna: NEa).

In beginsel is één scheepvaartmaatschappij verantwoordelijk voor het voldoen aan de reductieverplichting per schip. Door het invoeren van de mogelijkheid tot gebundelde naleving is voorzien in de mogelijkheid dat voor meerdere schepen van een of meerdere maatschappijen onder voorwaarden gezamenlijk aan de reductieverplichting kunnen voldoen, mits gebruik wordt gemaakt van dezelfde verificateur. Bij het niet voldoen aan de limiet voor broeikasgasintensiteit en het niet naleven van de verplichtingen ten aanzien van het gebruik van walstroom, wordt een FuelEU-boete opgelegd. De hoogte van de boete wordt door de verificateur berekend op basis van Bijlage IV behorende bij FuelEU Maritiem. Nadat het nalevingstekort is hersteld en de FuelEU-boete is betaald, wordt het FuelEU-conformiteitsdocument afgegeven.

Een schip moet ieder jaar beschikken over een geldig FuelEU-conformiteitsdocument over de naleving van FuelEU Maritiem. Indien een schip twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig FuelEU-conformiteitsdocument heeft kan door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar het schip zich bevindt (in Nederland is dat de ILT namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat), een verwijderingsbevel worden uitgevaardigd. Dit verwijderingsbevel heeft tot gevolg een schip de Nederlandse haven direct dient te verlaten en dat iedere lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, het schip de toegang tot al zijn havens weigert totdat de maatschappij aan haar verplichtingen heeft voldaan. Een lidstaat kan geen verwijderingsbevelen uitvaardigen tegen een schip dat onder de vlag van die lidstaat vaart, maar kan een schip bij de hierboven bedoelde niet-nakoming wel aanhouden.

2.2 ReFuelEU Luchtvaart

2.2.1 Inleiding

ReFuelEU Luchtvaart is een belangrijk onderdeel van het Fit for 55-pakket. Dit pakket is gepresenteerd op 14 juli 2021 en heeft als doel om de Europese Unie in staat te stellen haar netto-uitstoot van broeikasgassen in 2030 met ten minste 55% te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990. Het doel is om in 2050 klimaatneutraal te zijn. De verordening heeft hiertoe geharmoniseerde regels vastgesteld voor het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen. ReFuelEU Luchtvaart heeft allereerst als doel om zowel de vraag naar als het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen (ook: *sustainable aviation fuels, SAF*) te vergroten. Deze brandstoffen hebben een aanzienlijk lagere CO_2-ketenemissie dan kerosine uit fossiele bronnen. Daarnaast moet ReFuelEU Luchtvaart zorgen voor een gelijk speelveld op de hele EU-luchtvervoersmarkt. ReFuelEU Luchtvaart is vastgesteld op 18 oktober 2023.

2.2.2 Actoren

ReFuelEU Luchtvaart legt verplichtingen op aan drie verschillende actoren binnen de luchtvaartsector:
– leveranciers van luchtvaartbrandstoffen;
– luchtvaartuigexploitanten; en
– beheerders van Unieluchthavens.

Leveranciers van luchtvaartbrandstoffen

Voor de definitie van «luchtvaartbrandstofleverancier» is aangesloten bij de definitie zoals is opgenomen in artikel 2, onder 38, van de in paragraaf 2.1.2 genoemde RED. Dit betekent dat het hier gaat om de entiteit die aan de markt brandstof levert en die brandstof langs een punt voert waar accijns wordt geheven. Verder biedt artikel 2, onderdeel 38, van de RED de mogelijkheid om, indien gerechtvaardigd, andere relevante entiteiten aan te wijzen die kwalificeren als brandstofleverancier. In artikel 1.1 wordt de bevoegdheid gecreëerd om tot aanwijzing van dergelijke entiteiten over te gaan.

Luchtvaartuigexploitanten

Een luchtvaartuigexploitant is een persoon die tijdens de voorgaande rapportageperiode minstens 500 commerciële passagiersvluchten of 52 commerciële vrachtvluchten heeft uitgevoerd vanaf Unieluchthavens. Wanneer deze persoon niet kan worden geïdentificeerd, wordt de eigenaar van het luchtvaartuig gezien als de luchtvaartuigexploitant. Luchtvaartuigexploitanten worden door de Europese Commissie aan de lidstaten toegewezen conform Verordening (EG) 748/2009[7].

Beheerders van Unieluchthavens

Unieluchthavens worden gedefinieerd als luchthavens als bedoeld in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2009/12/EG[8] waar tijdens de voorgaande rapportageperiode het passagiersvervoer hoger was dan 800.000

[7] Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie van 5 augustus 2009 betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die op of na 1 januari 2006 een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met specificatie van de administrerende lidstaat van elke vliegtuigexploitant (PB EU, L 219).
[8] Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB EU, L 70).

passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 100.000 ton. Het gaat in Nederland vooralsnog om de volgende luchthavens:
– Schiphol;
– Eindhoven (voor wat betreft het burgermedegebruik);
– Rotterdam; en
– Maastricht.

De beheerder van een Unieluchthaven wordt gedefinieerd als de luchthavenbeheerder zoals gedefinieerd artikel 2, punt 2, van Richtlijn 2009/12/EG.

2.2.3 Leveranciers van luchtvaartbrandstof

Leveranciers van luchtvaartbrandstof moeten ervoor zorgen dat vanaf 2025 alle brandstof die ze op Unieluchthavens aan luchtvaartmaatschappijen leveren, een minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstof bevat, en vanaf 2030, een minimumaandeel synthetische brandstof. De verplichte aandelen duurzame en synthetische brandstof die de luchtvaartbrandstofleverancier moeten leveren, zullen tot 2050 geleidelijk stijgen in lijn met het volgende schema:

Jaar	Percentages duurzame luchtvaart-brandstoffen (%)	Subdoel synthetische luchtvaart-brandstoffen (%)
2025	2	–
2030	6	0,7 – 2
2035	20	5
2040	34	10
2045	42	15
2050	70	35

Voor de definitie van duurzame luchtvaartbrandstoffen verwijst de verordening naar de RED en de bepalingen daarin over (geavanceerde) biobrandstoffen, brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (waaronder waterstof). Daarnaast is voorzien in «koolstofarme» waterstof en synthetische kerosine die voornamelijk op basis van kernenergie geproduceerd kunnen worden.

Wanneer een leverancier van luchtvaartbrandstoffen er niet in slaagt om tijdens een bepaalde rapportageperiode hierboven vermelde minimumpercentages te leveren, moet dat tekort in de daaropvolgende rapportageperiode ten minste worden gecompenseerd. Ten overvloede wordt verder nog opgemerkt dat het, onder andere gezien de mate van harmonisatie, lidstaten niet is toegestaan om nationaal een hoger bijmengpercentage op te leggen aan de leveranciers van luchtvaartbrandstoffen. Het staat de sector echter vrij om een hoger percentage na te streven.

Om aan te tonen dat zij in de afgelopen rapportageperiode aan de bijmengverplichting hebben voldaan, moeten leveranciers van luchtvaartbrandstoffen jaarlijks de volgende informatie rapporteren in de Uniedatabank:
– de hoeveelheid luchtvaartbrandstoffen die in elke Unieluchthaven is geleverd;
– de hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen die in elke Unieluchthaven is geleverd;

– het omzettingsproces, de kenmerken en oorsprong van de voor de productie gebruikte grondstoffen en de levenscyclusemissies van elk type duurzame luchtvaartbrandstof;
– het gehalte aan aromaten en naftalenen in volumeprocent en het massapercentage zwavel in de geleverde luchtvaartbrandstof per batch, per Unieluchthaven en op Unieniveau en de testmethode hiervan; en
– de energie-inhoud van conventionele luchtvaartbrandstof en duurzame luchtvaartbrandstof die in elke Unieluchthaven wordt geleverd, voor elk type brandstof.

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de (European Aviation Safety Agency, hierna: EASA) en de nationale bevoegde autoriteiten hebben toegang tot de informatie in deze Uniedatabank en kunnen, indien nodig, op basis daarvan handhavend optreden. Tevens wordt gecontroleerd of de in de Uniedatabank ingevulde gegevens accuraat en juist zijn.

2.2.4 Luchtvaartuigexploitanten

Luchtvaartuigexploitanten moeten ervoor zorgen dat de jaarlijkse hoeveelheid brandstof die ze op elke Unieluchthaven tanken, minstens 90% bedraagt van de jaarlijks benodigde hoeveelheid brandstof. Hiermee wordt getracht om emissies door extra gewicht vanwege zogenaamde *tankering*[9] te vermijden. In uitzonderlijke gevallen mag de luchtvaartuigexploitant onder deze drempel zakken. Dit is echter enkel toegestaan wanneer dit nodig is voor de naleving van de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften. De luchtvaartuigexploitant zal dit vervolgens moeten melden én motiveren bij de bevoegde autoriteit. Daarnaast biedt ReFuelEU Luchtvaart een mogelijkheid om een tijdelijke vrijstelling aan te vragen op een specifieke bestaande of nieuwe route van minder dan 850 kilometer, die vertrekt vanaf een Unieluchthaven, of 1.200 kilometer voor routes naar luchthavens op eilanden zonder spoor- of wegverbindingen. De bevoegde autoriteiten zullen op dit verzoek beslissen. De eventuele afwijzing van een verzoek is een appellabel besluit waartegen bezwaar en vervolgens beroep bij bestuursrechter open staat.

Luchtvaartuigexploitanten moeten, om aan te tonen dat zij voldoen aan de tankverplichting jaarlijks aan de bevoegde autoriteiten rapporteren over onder andere de volgende zaken:
1. de totale hoeveelheid luchtvaartbrandstof die op elke Unieluchthaven is getankt;
2. de jaarlijkse vereiste hoeveelheid luchtvaartbrandstof per Unieluchthaven;
3. de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid luchtvaartbrandstof, per Unieluchthaven;
4. de totale hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen die bij luchtvaartbrandstofleveranciers is aangekocht;
5. het totale aantal uitgevoerde vluchten die onder het bereik van de verordening vallen en vanaf Unieluchthavens vertrekken.

2.2.5 Unieluchthavenbeheerders

Beheerders van Unieluchthavens zijn onder ReFuelEU Luchtvaart verplicht om alle nodige maatregelen te nemen om de toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen met een minimaal percentage duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren. Wanneer een luchtvaartui-

[9] De praktijk waarbij een vliegtuig opzettelijk meer brandstof vervoert dan nodig is voor het uitvoeren van de vlucht waardoor op de bestemming geen of minder brandstof hoeft te worden getankt.

gexploitant van mening is dat de beheerder van een Unieluchthaven niet aan deze verplichting voldoet, kan hij hiervan melding maken bij het bevoegd gezag. Wanneer de bevoegde autoriteit op basis van de aangeleverde informatie tot de conclusie komt dat de klacht gegrond is, zal deze aan de beheerder opdragen alsnog de nodige maatregelen te nemen. Tegen non-conformiteit kan uiteindelijk handhavend worden opgetreden.

2.2.6 Flexibiliteitsmechanisme

De markt voor SAF en synthetische brandstoffen is nog volop in ontwikkeling. Omdat deze ontwikkeling niet in alle lidstaten even ver gevorderd is, voorziet ReFuelEU Luchtvaart in artikel 15 in een flexibiliteitsmechanisme. Met dit mechanisme wordt de sector een aanlooptijd van tien jaar geboden (tot en met 31 december 2034) om de productie- en leveringscapaciteit van de SAF te vergroten en de luchtvaartbrandstofleveranciers in staat te stellen hun verplichtingen op de meest kosteneffectieve wijze na te komen, zonder afbreuk te doen aan de algemene milieuambities van deze verordening. Daarnaast worden hiermee Unieluchthavenbeheerders, luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten in staat gesteld om de noodzakelijk technologische en logistieke investeringen te doen. Door gebruik te maken van het flexibiliteitsmechanisme kunnen luchtvaartbrandstofleveranciers op bepaalde luchthavens luchtvaartbrandstof met een hoger aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen leveren ter compensatie van luchtvaartbrandstoffen met een lager aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen op andere luchthavens of de beperkte beschikbaarheid van conventionele luchtvaartbrandstof op andere luchthavens.

2.2.7 Milieulabelsysteem

Op dit moment ontbreekt het aan geharmoniseerde methoden en criteria met betrekking tot het bepalen van de emissieprestatieniveaus van vluchten. Om de consument in staat te stellen om aan de hand van de beschikbare informatie een geïnformeerde en weloverwogen keuze te maken, voorziet artikel 14 van ReFuelEU Luchtvaart in het instellen van een vrijwillig milieulabelsysteem. Het is aan de afzonderlijke luchtvaartuigexploitanten om te bepalen of zij gebruik willen maken van de milieulabels. Het label bevat in ieder geval de volgende informatie:
– de verwachte koolstofvoetafdruk per passagier; en
– de verwachte CO_2-efficiëntie per kilometer.
Hiermee wordt voorzien in degelijke, betrouwbare, onafhankelijke en geharmoniseerde informatie over het milieueffect van vluchten. Gelet op het dynamische karakter van de door luchtvaartuigexploitanten verstrekte gegevens zal het label periodiek moeten worden gecontroleerd en gevalideerd. De verantwoordelijkheid voor het opstellen van de methoden en criteria is belegd bij EASA.

3. Hoofdlijnen van het voorstel

3.1 Rechtstreekse werking EU-verordeningen

EU-verordeningen werken rechtstreeks door in de rechtsorde van de lidstaten en zijn direct toepasbaar. Lidstaten zijn ertoe gehouden om alle maatregelen te nemen die nodig zijn voor de volledige verwezenlijking van een verordening. Gelet op het rechtstreekse karakter maakt een verordening automatisch deel uit van de nationale rechtsorde en is het verboden om bepalingen ervan in het nationale recht over te nemen (het zogenaamde overschrijfverbod). Wel kan het nodig zijn om bepalingen met betrekking tot handhaving en de aanwijzing van bevoegde autori-

teiten op te nemen in nationale regelgeving. Daarin voorziet dan ook dit wetsvoorstel, waarbij het uitgangspunt van de rechtstreekse werking van de verordening en minimumomzetting wordt gerespecteerd.

3.2 FuelEU Maritiem

3.2.1 Aanwijzen van bevoegde autoriteiten

3.2.1.1 Algemeen

Op grond van artikel 27 van Verordening (EU) 2023/1805 moeten lidstaten de bevoegde autoriteiten aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van FuelEU Maritiem en het opleggen van eventuele sancties aan scheepvaartmaatschappijen.

3.2.1.2 Nederlandse Emissieautoriteit

Met het onderhavige voorstel wordt de NEa aangewezen als bevoegde autoriteit ten aanzien van maatschappijen. Hiertoe wordt een nieuwe zin toegevoegd aan artikel 2.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Hiertoe is besloten omdat de NEa ten aanzien van maatschappijen al de bevoegde autoriteit is in het kader van de uitvoering van andere regelgeving, waaronder het EU ETS.[10] Ook vanuit het oogpunt van de sectorpartijen verdient het de voorkeur om zo veel mogelijk te werken met dezelfde bevoegde autoriteit, zeker wanneer verschillende vormen van regelgeving aan elkaar raken. Tenslotte beschikt de NEa over de benodigde kennis en kunde om de aan hen opgedragen taken van bevoegde autoriteit of een goede wijze uit te kunnen voeren.

3.2.1.3 Inspectie Leefomgeving en Transport

Met het onderhavige voorstel wordt de ILT aangewezen als bevoegde autoriteit voor het toezicht en de handhaving ten aanzien van schepen. Hiertoe wordt aangesloten bij de bevoegdheden die de ILT al heeft op grond van de Wet havenstaatcontrole en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. De controle in het kader van de havenstaatcontrole zal ook een controle van het FuelEU-conformiteitsdocument bevatten. Daarnaast zal de ILT de bevoegdheden krijgen om schepen aan te houden en een verwijderingsbevel uit te vaardigen.

3.2.2 Sancties FuelEU Maritiem

3.2.2.1 Last onder dwangsom

Op grond van artikel 25 van FuelEU Maritiem moeten lidstaten regels vaststellen ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van deze Verordening. Hierbij moeten alle nodige maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de sancties worden uitgevoerd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. Er is voor gekozen om de overtredingen uit FuelEU Maritiem bestuursrechtelijk te handhaven. Allereerst wordt met het onderhavig wetsvoorstel geregeld dat er door de bevoegde autoriteit een last onder dwangsom kan worden opgelegd wanneer hetgeen bepaald is in FuelEU Maritiem wordt overtreden. Een last onder dwangsom is een herstelsanctie, waarbij de overtreder de «last» krijgt opgelegd om de rechtmatige situatie te herstellen. Wanneer dit niet tijdig of juist wordt gedaan, verbeurt de overtreder een dwangsom.

[10] Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PbEU 2003 L 275).

3.2.2.2 Bestuurlijke boete

Artikel 23, tweede lid, van FuelEU Maritiem verplicht de administrerende staat ten aanzien van een maatschappij om een FuelEU-boete op te leggen, indien een schip op 1 juni van de verificatieperiode een nalevingstekort heeft voor broeikasgasintensiteit als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van FuelEU Maritiem of indien van toepassing, voor het deelstreefcijfer voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong als bedoeld in artikel 5, derde lid van FuelEU Maritiem. De FuelEU-boete moet uiterlijk op 30 juni van de verificatieperiode worden betaald.

Om het bedrag van de FuelEU-boete te berekenen is in Bijlage IV van FuelEU Maritiem een formule opgenomen. In het geval een schip een nalevingstekort heeft van twee of meer opeenvolgende verslagperioden, wordt dat bedrag vermenigvuldigd met 1 + (n-1)/10, waarbij n staat voor het aantal opeenvolgende verslagperioden waarvoor aan de maatschappij een FuelEU-boete voor dat schip is opgelegd.

Artikel 25, eerste lid, van FuelEU Maritiem bepaalt dat sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn. Gelet op bovenstaande wordt met het onderhavige wetsvoorstel tevens de maximale hoogte van de hiervoor bedoelde FuelEU-boete vastgesteld. Bij het berekenen van het maximale bedrag waarvoor de FuelEU-boete (bestuurlijke boete) kan worden opgelegd is rekening gehouden met het Rijksbrede kader: de Boetewijzer. Omdat het hier gaat om partijen gaat met ruime financiële draagkracht en grote financiële belangen wordt in de basis aansluiting gezocht bij boetecategorie VI van het Wetboek van Strafrecht, te weten € 1.030.000,–. Dit bedrag is echter mogelijk niet in alle gevallen voldoende. Voor de daadwerkelijke berekening van de FuelEU-boete zullen de formules uit Bijlage IV worden toegepast. De aankomende jaren zal de uitkomst van die berekening onder de gestelde maximumboete blijven. Aangezien de nalevingstekorten in de toekomst hoger kunnen worden omdat de verplichte reductie ook hoger wordt, is de verwachting dat het maximum uiteindelijk verhoogd zal moeten worden.

Daarnaast wordt, mede op verzoek van NEa, geregeld dat ook bij overtreding van de artikelen 7, 8, eerste en tweede lid, 9, 10, derde, vierde en vijfde lid, 13, vierde lid, 15, 20, eerste, tweede en derde lid en 21, van FuelEU Maritiem een bestuurlijke boete kan worden opgelegd. Hiermee wordt het mogelijk voor NEa om een bestuurlijke boete op te leggen aan scheepvaartmaatschappijen, wanneer er door fouten of onjuistheden, die te wijten zijn aan de scheepvaartmaatschappij, een verkeerde voorstelling van zaken wordt neergezet. Voor de vaststelling van het maximale boetebedrag is voor overtreding van deze artikelen tevens aansluiting gezocht bij het Rijksbrede kader, te weten de Boetewijzer. Bij overtreding van de artikelen, die in artikel 18.6c, vierde lid staan, kan een boete van maximaal € 1.030.000,– worden opgelegd.

Naast het kunnen opleggen van deze boete kan er in dat geval ook gebruik worden gemaakt van de aan de ILT toegekende bevoegdheden, zoals hierboven omschreven in paragraaf 3.3.1.3.

3.3 ReFuelEU Luchtvaart

3.3.1 Aanwijzen van bevoegde autoriteiten

3.3.1.1 Algemeen

Op grond van artikel 11, eerste lid, van Verordening (EU) 2023/2405 moeten lidstaten de bevoegde autoriteiten aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de verordening en het opleggen van

eventuele sancties aan luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavenbeheerders en luchtvaartbrandstofleveranciers.

3.3.1.2 Nederlandse Emissieautoriteit

Met het onderhavige voorstel wordt de NEa aangewezen als bevoegde autoriteit ten aanzien van luchtvaartuigexploitanten en leveranciers van luchtvaartbrandstoffen. Hiertoe wordt artikel 2, eerste lid, van de Wet milieubeheer aangevuld. Tot het voorgaande is besloten omdat de NEa ten aanzien van luchtvaartuigexploitanten en leveranciers van luchtvaartbrandstoffen al de bevoegde autoriteit is in het kader van de uitvoering van andere regelgeving, waaronder het EU ETS. De aanwijzing kan dan ook worden gezien als een uitbreiding van de bestaande taken van de NEa. Ook vanuit het oogpunt van de sectorpartijen verdient het de voorkeur om zo veel mogelijk te werken met dezelfde bevoegde autoriteit, zeker wanneer verschillende vormen van regelgeving aan elkaar raken. Tenslotte beschikt de NEa over de benodigde kennis en kunde om de aan hen opgedragen taken van bevoegde autoriteit of een goede wijze uit te kunnen voeren.

3.3.1.3 Inspectie Leefomgeving en Transport

Ten aanzien van de beheerders van Unieluchthavens is besloten om de ILT aan te wijzen om, namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de taken uit te voeren van bevoegde autoriteit. Hiertoe is besloten omdat de ILT al toezichthouder is op de betrokken Unieluchthavens en dus een bestendige relatie toezichthouder-ondertoezichtstaande onderhoudt met deze partijen. De ILT beschikt verder over de benodigde kennis en kunde om de aan hen opgedragen taken van bevoegde autoriteit op een goede wijze uit te kunnen voeren. Voor het voorgaande wordt aangesloten bij de systematiek van de Wet luchtvaart, waarbij de handhavende bevoegdheden worden belegd bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is immers de bevoegde autoriteit voor de luchtvaart. Vervolgens zal in het Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Waterstaat worden vastgelegd dat de ILT deze taken namens de Minister uit zal voeren.

3.3.2 Sancties ReFuelEU Luchtvaart

3.3.2.1 Last onder dwangsom

Op grond van artikel 12, eerste lid, van ReFuelEU Luchtvaart moeten lidstaten voorschriften vaststellen ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de verordening. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn, waarbij rekening moet worden gehouden met de aard, duur, herhaling en ernst van de inbreuk. Gekozen is om overtredingen van ReFuelEU Luchtvaart bestuursrechtelijk te handhaven. Allereerst wordt met de onderhavige wet geregeld dat er door de bevoegde autoriteit een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang kan worden opgelegd wanneer aangewezen bepalingen uit ReFuelEU Luchtvaart worden overtreden. Een last onder dwangsom is een herstelsanctie, waarbij de overtreder de «last» krijgt opgelegd om de rechtmatige situatie te herstellen. Wanneer dit niet tijdig of juist wordt gedaan, verbeurt de overtreder een dwangsom. Een last onder bestuursdwang is een herstelsanctie, waarbij aan de overtreder een last tot geheel of gedeeltelijk herstel van de overtreding wordt opgelegd. Indien die last niet of niet tijdig wordt uitgevoerd, heeft het bestuursorgaan de bevoegdheid om de last door feitelijk handelen ten uitvoer te leggen. Uit artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht volgt dat een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, tevens bevoegd is in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom op te leggen.

3.3.2.2 Bestuurlijke boete

Gelet op hetgeen bepaald is in artikel 12, tweede tot en met zesde lid, van ReFuelEU Luchtvaart, kan echter niet altijd worden volstaan met het opleggen van een last onder dwangsom. Daarom wordt met het onderhavige voorstel van wet ook geregeld dat een bestuurlijke boete kan worden opgelegd door de NEa, wanneer de overtreding is begaan door de leverancier van luchtvaartbrandstoffen of de luchtvaartuigexploitant, of door de ILT wanneer de overtreding is begaan door de beheerder van een Unieluchthaven. De bestuurlijke boete kan worden opgelegd wanneer:

a) de leverancier van luchtvaartbrandstoffen niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 van ReFuelEU Luchtvaart met betrekking tot de minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen synthetische luchtvaartbrandstoffen;
b) de leverancier van luchtvaartbrandstoffen aan de bevoegde autoriteit misleidende of onjuiste informatie aanlevert ten aanzien van de kenmerken of oorsprong van de duurzame luchtvaartbrandstof;
c) de luchtvaartuigexploitant niet voldoet aan de tankverplichting van artikel 5 van ReFuelEU Luchtvaart;
d) de beheerder van een Unieluchthaven niet de nodige maatregelen neemt, zoals bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Verordening, om een gebrek aan adequate toegang tot duurzame luchtvaartbrandstoffen te verhelpen.

Daarnaast wordt, mede op verzoek van NEa, geregeld dat ook bij overtreding van de artikelen 8 (rapportageverplichtingen voor luchtvaartuigexploitanten), 9, eerste en tweede lid, (het claimen van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen
door luchtvaartuigexploitanten) en 10 (rapportageverplichtingen voor luchtvaartbrandstofleveranciers) van ReFuelEU luchtvaart een bestuurlijke boete kan worden opgelegd. Gelet op de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit ten aanzien van luchtvaartexploitanten en luchtvaartbrandstofleveranciers en ten aanzien van de goede werking van de geharmoniseerde regelgeving, wordt het van belang gedacht dat boetes kunnen worden opgelegd voor niet of niet tijdig rapporteren en onregelmatigheden bij claimen van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het opnemen van artikel 9, tweede lid, en 10, in het bijzonder ziet op het tijdig aanleveren van de benodigde informatie, en niet op de juistheid. Dit laatste is immers reeds geborgd via artikel 12, zesde lid, van ReFuelEU Luchtvaart, waar uitvoering aan wordt gegeven via artikel 18.6d, vierde lid, van de Wet milieubeheer.

Met het onderhavige wetsvoorstel wordt ook de maximale hoogte van de hiervoor bedoelde bestuurlijke boete vastgesteld. Uit artikel 12, tweede tot en met zesde lid, van ReFuelEU Luchtvaart volgt dat de boete in ieder geval evenredig en afschrikwekkend moet zijn. Daarnaast is ten aanzien van overtredingen als bedoeld onder a, b en c bepaald hoe hoog de boete minimaal moet zijn:

– bij een overtreding als bedoeld onder a door de leverancier van luchtvaartbrandstoffen moet de boete minstens het dubbele van het bedrag zijn dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van het verschil tussen de gemiddelde jaarlijkse prijs per ton van conventionele luchtvaartbrandstof en duurzame/synthetische luchtvaartbrandstoffen met de hoeveelheid luchtvaartbrandstoffen die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 en de minimumpercentages;
– bij een overtreding, zoals bedoeld onder b, door de leverancier van luchtvaartbrandstoffen moet de boete minstens het dubbele zijn van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van het verschil tussen de gemiddelde jaarlijkse prijs per ton van conventionele luchtvaartbrandstof en duurzame luchtvaartbrandstof met de

hoeveelheid luchtvaartbrandstof waarover de misleidende of onjuiste informatie is verstrekt;
– bij een overtreding, zoals bedoeld onder c, door de luchtvaartuigexploitant moet de boete minimaal het dubbele zijn van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van de gemiddelde jaarlijkse prijs van luchtvaartbrandstof per ton met de totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid brandstof.

Naast het voorgaande is bij bepaling van de hoogte van de bestuurlijke boete rekening gehouden met het Rijksbrede kader: de Boetewijzer. Daarbij is gekeken naar de (i) aard van de overtreder, (ii) de ernst van de overtreding, (iii) het effect van de op te leggen sanctie en (iv) de specifieke kenmerken van het beleidsterrein. Voor wat betreft de aard van de overtreder geldt dat het gaat om leveranciers van luchtvaartbrandstoffen, luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavenbeheerders met miljoenenbudgetten. Ook moet acht worden geslagen op de ernst van de overtreding. Het niet naleven van de verordening werkt namelijk marktverstorend. SAF en synthetische brandstoffen zijn immers duurder dan conventionele fossiele luchtvaartbrandstoffen. Leveranciers van luchtvaartbrandstoffen en luchtvaartuigexploitanten die zich niet houden aan de verplichtingen die ReFuelEU luchtvaart aan hen stelt hebben dan ook een aanzienlijk concurrentievoordeel. Niet-naleving door Unieluchthavenbeheerders kan daarnaast tot gevolg hebben dat de andere actoren niet aan de aan hen opgelegde verplichtingen kunnen voldoen. Omdat de belangen en mogelijke gevolgen van niet-naleving groot zijn, moet de op te leggen sanctie een hoogte hebben die afschrikwekkend werkt. Een specifiek kenmerk van het beleidsterrein is tenslotte dat de luchtvaart een internationale sector is. Een gelijk speelveld is daarmee van groot belang. Dit maakt een effectieve handhaving noodzakelijk.

Bij berekening van het boetemaximum is voor dit voorstel de situatie in 2030 als uitgangspunt gehanteerd. Hiervoor is gekozen omdat de prijs van luchtvaartbrandstof op de langere termijn lastig is te voorspellen. Het is dan ook mogelijk dat het voorgenomen boetemaximum op termijn zal moeten worden verhoogd. Het aanbod in Nederland van vliegtuigkerosine voor de internationale luchtvaart was in 2022 ruim 3 miljard kilogram of 3 miljoen ton. In 2030 zal dit naar verwachting toenemen tot 3,5 miljard kilogram of 3,5 miljoen ton. Uit bijlage I bij ReFuelEU Luchtvaart volgt dat luchtvaartbrandstoffen in 2030 voor 6% moeten bestaan uit SAF. Dit betreft dus ongeveer 210.000 ton. Het exacte prijsverschil tussen conventionele fossiele kerosine en SAF is op dit moment nog onbekend. Naar verwachting zal het gaan om tussen de € 1.500,– en € 2.000,– per ton brandstof. Gelet op de doelstellingen van de sector en het flexibiliteitsmechanisme, waarin artikel 15 van ReFuelEU Luchtvaart voorziet, ligt het niet voor de hand dat de sector de verplichting in het geheel niet zal halen. Het is dan ook niet noodzakelijk om direct uit te gaan van de maximaal mogelijke boete. Omdat het hier wel om partijen gaat met ruime financiële draagkracht en grote financiële belangen wordt in de basis aansluiting gezocht bij boetecategorie VI van het Wetboek van Strafrecht, te weten € 1.030.000,–. Dit bedrag is echter mogelijk niet in alle gevallen voldoende. Gelet op de minimale boetebedragen zoals deze in ReFuelEU Luchtvaart zijn opgenomen, wordt daarom in de Wet milieubeheer een directe link gelegd met de minimale hoogte van de boetes, zoals opgenomen in artikel 12 van ReFuelEU Luchtvaart. Hierdoor kan, indien nodig, een boete worden opgelegd die hoger is dan € 1.030.000,–. In dat geval wordt het maximale bedrag van de boete bepaald aan de hand van de formules zoals deze in artikel 12 van ReFuelEU luchtvaart zijn opgenomen.

Gelet op het voorgaande zijn de boetemaxima als volgt vastgesteld:

a) de leverancier van luchtvaartbrandstoffen die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 van ReFuelEU Luchtvaart met betrekking tot de minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen of synthetische luchtvaartbrandstoffen kan een boete krijgen van maximaal € 1.030.000 of het dubbele van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van het verschil tussen de gemiddelde jaarlijkse prijs per ton van conventionele luchtvaartbrandstof en duurzame luchtvaartbrandstoffen met de hoeveelheid luchtvaartbrandstoffen die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4, eerste lid en bijlage I met betrekking tot de minimumpercentages.
b) de leverancier van luchtvaartbrandstoffen die aan de bevoegde autoriteit misleidende of onjuiste informatie heeft aangeleverd ten aanzien van de kenmerken of oorsprong van de duurzame luchtvaartbrandstof kan een boete krijgen van maximaal € 1.030.000,– of het dubbele van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van het verschil tussen de gemiddelde jaarlijkse prijs per ton van conventionele luchtvaartbrandstof en duurzame luchtvaartbrandstof met de hoeveelheid luchtvaartbrandstof waarover de misleidende of onjuiste informatie is verstrekt.
c) de luchtvaartuigexploitant die niet voldoet aan de tankverplichting van artikel 5 van ReFuelEU Luchtvaart kan een boete krijgen van maximaal € 1.030.000,– of het dubbele van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van de gemiddelde jaarlijkse prijs van luchtvaartbrandstof per ton met de totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid brandstof.
d) de beheerder van een Unieluchthaven die niet de nodige maatregelen neemt, zoals bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Verordening, om een gebrek aan adequate toegang tot duurzame luchtvaartbrandstoffen te verhelpen, kan een boete krijgen van maximaal € 1.030.000,–.
e) voor de overige bepalingen kan een boete worden opgelegd van maximaal € 1.030.000,–.

3.4 Wijzigingen van ondergeschikte aard

Dit wetsvoorstel bevat tevens een klein aantal wijzigingen van de Wet milieubeheer van ondergeschikte aard, in de onderdelen B en D van Artikel I. Deze wijzigingen worden in het artikelsgewijze deel van de toelichting nader toegelicht.

4. Uitvoering, toezicht en handhaving

4.1 Inspectie Leefomgeving en Transport

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) houdt toezicht op de naleving van onder meer wet- en regelgeving voor de lucht- en scheepvaart en handhaaft deze. In dat verband is dit wetsvoorstel aan de Inspecteur-Generaal (IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van deze wet[11]. De IG heeft geconcludeerd dat de regelgeving handhaafbaar is, waarbij de verdere uitwerking binnen de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen benodigd is, evenals er enkele aanpassingen zijn voorgesteld in dit wetsvoorstel. De wijzigingen zijn inmiddels doorgevoerd, besproken met de ILT en akkoord bevonden. Daarnaast heeft de IG een opmerkingen gemaakt met betrekking tot de summiere beschrijvingen van de verplichtingen van de luchthavens onder artikel 6 van ReFuelEU Luchtvaart. Dit wordt, in samenwerking met andere lidstaten, nader uitgewerkt. De IG heeft geconcludeerd dat de regelgeving uitvoerbaar is, waarbij het beschikken over voldoende capaciteit en

[11] Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

informatie voor het uitvoeren van de toezichtstaken als randvoorwaarde wordt gesteld. Daarnaast is het evalueren van de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid, mede in afstemming met Europese Commissie, agentschappen en bevoegde autoriteiten van andere lidstaten, als belangrijke voorwaarde benoemd. Ten aanzien van de fraudebestendigheid heeft de IG ten slotte geadviseerd om met betrekking tot fraude in het kader van ReFuelEU Luchtvaart in de wetgeving een mogelijkheid voor de toepassing van strafrecht op te nemen. Gelet op de bestuursrechtelijke handhavingsinstrumenten wordt dit nu niet noodzakelijk geacht. Daar komt bij dat het plegen van fraude of valsheid in geschrifte in algemene zin reeds strafbaar is gesteld.

4.2 Nederlandse Emissieautoriteit

Met de onderhavige wetswijziging wordt de Nederlandse Emissieautoriteit (hierna: NEa) aangewezen als bevoegde autoriteit voor een aantal taken die voortvloeien uit FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart. In dat verband is dit wetsvoorstel aan de NEa voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van deze wet[12]. De NEa heeft geconcludeerd dat voor de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van de regelgeving enkele wijzigingen in het wetsvoorstel doorgevoerd moeten worden. De wijzigingen zijn inmiddels doorgevoerd, besproken met de NEa en akkoord bevonden. De gegevensuitwisseling tussen NEa en ILT als bevoegde autoriteiten onderling, en met Europese agentschappen en databanken, is een belangrijke factor in de uitvoerbaarheid. Hier zullen verdere afspraken over gemaakt worden tussen NEa en ILT.

Voor verdere toelichting over het handhavingsinstrumentarium wordt verwezen naar de paragrafen 3.2.2 en 3.3.2 van deze toelichting.

4.3 Rechtsbescherming

De besluiten die door de bevoegde autoriteiten worden genomen in het kader van uitvoering van FuelEU Maritiem respectievelijk ReFuelEU Luchtvaart zijn appellabele besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Hierbij geldt wel dat de Algemene wet bestuursrecht geldt voor zover hier niet al in de FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart is voorzien.

Zo is in artikel 26, eerste lid, van FuelEU Maritiem opgenomen dat een verzoek tot herziening binnen een maand na kennisgeving van het resultaat van de berekening of van de maatregel van de verificateur moet worden ingediend bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de verificateur is geaccrediteerd. Hiermee wijkt artikel 26, eerste lid, van FuelEU Maritiem af van de standaard termijn van zes weken waarbinnen bezwaar kan worden ingediend (artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht). Voor wat betreft artikel 5, zevende lid, van ReFuelEU Luchtvaart geldt dat de afwijzing van een verzoek om vrijstelling, zoals hiervoor aangegeven, een appellabel besluit is waartegen bezwaar en beroep open staat. Hiermee wordt dus voorzien in de vereiste rechtsbescherming.

[12] Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

5. Financiële gevolgen

5.1 Financiële gevolgen FuelEU Maritiem

De naleving van FuelEU Maritiem brengt nalevingkosten met zich mee voor de scheepvaartmaatschappij. Omdat er gekozen is voor een zuivere implementatie, waarbij enkel wijzigingen worden aangebracht die noodzakelijk zijn voor de implementatie, zonder verdere nationale toevoegingen, kunnen de berekeningen uit het impact assessment van de Europese Commissie behorende bij FuelEU Maritiem worden gevolgd.[13]

5.2 Financiële gevolgen ReFuelEU Luchtvaart

De naleving van ReFuelEU luchtvaart brengt nalevingkosten met zich mee voor de leveranciers van luchtvaartbrandstoffen, luchtvaartuigexploitanten en beheerders van Unieluchthavens. Omdat er gekozen is voor zuivere implementatie waarbij enkel wijzigingen worden aangebracht die noodzakelijk zijn voor de implementatie, zonder verdere nationale toevoegingen, kunnen de berekeningen uit het impact assessment van de Europese Commissie behorende bij ReFuelEU Luchtvaart worden gevolgd.[14]

6. Consultatie

Het ontwerp van deze wet is niet opengesteld voor openbare internetconsultatie omdat de onderhavige wet enkel voorziet in een beleidsarme implementatie van twee Europese verordeningen. Consultatie kan dan ook niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel.

Het ontwerp van deze wet is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het één-op-één implementatie betreft zonder nationale beleidsruimte.

7. Inwerkingtreding

Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 januari 2025, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst, en werkt zij voor artikel I, onderdelen A, B,C, D en E terug tot en met 1 januari 2025.Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden wetten in werking met ingang van 1 januari of 1 juli. Uitgangspunt daarbij is dat bekendmaking uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding geschiedt. Hier wordt met deze wet van afgeweken. Dit is in lijn met aanwijzing 4.17, vijfde lid, onder d, nu deze wet uitvoering geeft aan EU-regelgeving.

---

[13] European Commission, Impact assessment accompanying the proposal for a regulation on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport, SWD(2021) 635.

[14] European Commission, Impact assessment accompanying the proposal for a regulation on ensuring a level playing field for sustainable air transport, impact assessment report – SWD(2021) 633.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

Aan de definitiebepalingen van artikel 1.1, eerste lid, Wet milieubeheer worden Verordening (EU) 2023/1805, Verordening (EU) 2023/2405 en enkele andere relevante begrippen toegevoegd. Daarnaast wordt een nieuw zeventiende lid aan artikel 1.1 toegevoegd. Met deze toevoeging wordt uitvoering gegeven aan de in artikel 2, onderdeel 38, van de richtlijn hernieuwbare energie genoemde mogelijkheid om, indien gerechtvaardigd, relevante entiteiten aan te wijzen die kwalificeren als brandstofleverancier.

Onderdeel B

In de artikelen 1.1, 2.2, 16.1, 16.2 en 16a.1 wordt de term «in de lucht» geschrapt ten behoeve van de implementatie van de gewijzigde Richtlijn (EU) 2023/959 (hierna: ETS-richtlijn).[15] In de toekomst kunnen er ook broeikasgasinstallaties zijn die broeikasgasemissies uitstoten die binnen de broeikasgasinstallatie blijven. Door het schrappen van de woorden «in de lucht» wordt daarop geanticipeerd in lijn met de ETS-richtlijn.

Onderdeel C

In de voorgestelde wijziging van artikel 2.2, eerste lid, wordt verduidelijkt welke taken, voortvloeiend uit FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart, aan de NEa worden opgedragen. Ook wordt verduidelijkt ten aanzien van wie de NEa de in de FuelEU Maritiem respectievelijk de ReFuelEU Luchtvaart opgenomen taken uitvoert.

Onderdeel D

De voorgestelde wijziging betreft de implementatie van artikel 1, tweede lid, onderdeel b, van Richtlijn (EU) nr. 2023/958 betreffende de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling van de Unie[16] en artikel 1, punt 21), onderdeel d, van Richtlijn (EU) nr. 2023/959 betreffende de vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie.[17] De twee bepalingen in beide richtlijnen brengen beide een wijziging aan in Richtlijn (EU) 2003/87/EG betreffende de vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap.[18]

---

[15] Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 (PbEU 2023, L130).

[16] Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling van de Unie voor de hele economie en de passende toepassing van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (PbEU 2023, L 130).

[17] Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem van broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten (PbEU 2023, L 130).

[18] Richtlijn (EG) 2003/87 van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275).

Luchtvaartexploitanten dienen op grond van artikel 16.39t, eerste lid, Wet milieubeheer voor ieder kalenderjaar uiterlijk op 1 oktober van het daaropvolgende kalenderjaar broeikasgasemissierechten in te leveren ter compensatie van de broeikasgasemissies van de in het kalenderjaar uitgevoerde vluchten. Eenzelfde verplichting is in het tweede lid van artikel 16.39t opgenomen voor scheepvaartmaatschappijen. Het in Richtlijn (EU) 2003/87/EG door Richtlijn (EU) nr. 2023/958 ingevoegde artikel 3 quater, achtste lid en het door Richtlijn (EU) nr. 2023/959 ingevoegde artikel 12, lid 3-ter vormen een uitzondering op deze verplichting. De verplichting aangaande het inleveren van broeikasgas-emissierechten wordt geacht te zijn vervuld voor vluchten uitgevoerd door een luchtvaartexploitant tussen een ultraperifeer gebied van een lidstaat en een luchthaven in dezelfde lidstaat, een luchthaven in hetzelfde ultraperifeer gebied, of een luchthaven in ander ultraperifeer gebied van dezelfde lidstaat. Datzelfde geldt voor reizen uitgevoerd door een schaapvaartmaatschappij tussen een haven gelegen in een ultraperifeer gebied van een lidstaat en een haven van dezelfde lidstaat, tussen havens gelegen in hetzelfde ultraperifeer gebied of tussen havens gelegen in verschillende ultraperifere gebieden van dezelfde lidstaat. Dit geldt ook voor activiteiten die in die havens worden uitgevoerd vanaf schepen in verband met reizen van en naar ultraperifere gebieden. Artikel 16.39t wordt gewijzigd door de invoeging van een nieuw vierde en vijfde lid waar deze uitzonderingen in zijn opgenomen.

De genoemde bepalingen zijn eerder niet geïmplementeerd omdat ervan uit werd gegaan dat de bepaling vluchten reizen betreft die niet binnen het Koninkrijk (kunnen) plaatsvinden en er geen luchtvaartexploitanten of scheepvaartmaatschappijen in Nederland geregistreerd staan die dergelijke vluchten of reizen in andere lidstaten uitvoeren. De Europese Commissie heeft aangegeven dat Nederland desondanks verplicht is de bepalingen te implementeren. Met deze wijziging wordt aan die Europese verplichting voldaan.

Daarnaast zijn de verwijzingen naar het vierde lid van artikel 16.39t aangepast als gevolg van het invoegen van een nieuw vierde lid, de verwijzing betreft nu het zesde lid.

Tevens wordt een eerdere fout in de nummering van de artikelleden van artikel 16.39t hersteld. Door die foute nummering is een leeg artikellid ontstaan, dat met deze wijziging wordt verwijderd.

Onderdeel E

Met onderdeel E wordt artikel 18.4, eerste lid, van de Wet milieubeheer aangepast zodat toezichthoudende ambtenaren kunnen worden aange-wezen die toezicht houden op de naleving van FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart. Gelet op het derde lid van artikel 18.4, beschikken de toezichthouders over de bevoegdheden, bedoeld in de artikelen 5:15 tot en met 5:20, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

Onderdeel F

Met dit onderdeel worden twee artikelen ingevoegd in de Wet milieu-beheer. Beide artikelen bevatten een identieke structuur en worden hieronder gezamenlijk toegelicht. Voorgestelde artikelen 18.6c en 18.6d (nieuw) bevatten verbodsbepalingen inzake het niet naleven van voorschriften uit FuelEU Maritiem respectievelijk ReFuelEU Luchtvaart (eerste lid). Daarnaast bevatten beide artikelen bepalingen over de bestuursrechtelijke sanctiemiddelen die het bestuur van de NEa kan toepassen bij overtredingen (tweede tot en met vierde lid). Het gaat om de

mogelijkheid om een last onder dwangsom en een bestuurlijke boete op te leggen in het geval van overtredingen van hetgeen bepaald in FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart. Beide bestuursrechtelijke sanctiemiddelen zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 5 van de Algemene wet bestuursrecht. Een last onder dwangsom kan worden opgelegd als herstelsanctie en kan door NEa worden opgelegd indien verplichte gegevens niet worden aangeleverd. De bestuurlijke boete heeft een bestraffend karakter en kan door NEa worden opgelegd, indien niet wordt voldaan aan de verplichtingen uit FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart. De bestuursrechtelijke sancties kunnen tezamen worden opgelegd. In het vierde respectievelijk vijfde lid zijn de maximale bedragen voor de bestuurlijke boete opgenomen. Hiervoor is aangesloten bij het maximale boetebedrag, zoals deze per 1 januari 2024 is vastgesteld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht. Het gaat hierbij om het maximale bedrag van de bestuurlijke boete per overtreding. Voor FuelEU Maritiem wordt de hoogte van de bestuurlijke boete door NEa berekend door de formules, die hiertoe zijn opgenomen in Bijlage IV van FuelEU Maritiem. Indien een schip een nalevingstekort heeft voor twee of meer opeenvolgende verslagperioden, wordt dat bedrag vermenigvuldigd met de formule, die in artikel 23, tweede lid, laatste volzin, van Verordening (EU) 2023/1805 is opgenomen.

Voor meer informatie over de bestuursrechtelijke sancties wordt verwezen naar paragraaf 3.3.2 in het algemene deel van deze toelichting.

Onderdeel G

Met dit onderdeel wordt artikel 18.6c, derde lid, toegevoegd aan artikel 18.16g. Hiermee wordt voorzien in de verplichting voor NEa om een rapport op te stellen, alvorens een boete kan worden opgelegd. Het opstellen van het rapport schept de extra waarborg dat duidelijk is waarvan betrokkene wordt beschuldigd. Het rapport speelt in het vervolg van de procedure een belangrijke rol. Het zal veelal één van de belangrijkste bewijsmiddelen zijn. Het verschaft de overtreder voorts belangrijke informatie over hetgeen waartegen hij zich moet verweren.

Het rapport vermeldt de overtreding en het overtreden voorschrift en bevat een aanduiding van de plaats waar en het tijdstip waarop de overtreding plaatsvond. Volstaan kan worden met een functionele aanduiding van de overtreder, aangezien in dit stadium nog niet altijd over de volledige gegevens zal kunnen worden beschikt. Dit speelt met name een rol als de overtreder een rechtspersoon is.

Artikel II

Onderdeel A

Aan de definitiebepalingen van artikel 1, Wet havenstaatcontrole wordt Verordening (EU) 2023/1805 toegevoegd.

Onderdeel B

Met de wijziging van artikel 11d van de Wet havenstaatcontrole worden twee onderwerpen geregeld. In de eerste plaats wordt het op een schip met buitenlandse vlag voor minstens twee verslagperioden van een kalenderjaar op een rij ontbreken van het FuelEU-conformiteitsdocument opgenomen als grondslag voor de ILT om een verwijderingsbevel uit te vaardigen. In de tweede plaats wordt geregeld dat een havenbeheerder gehouden is een schip toegang te weigeren waartegen een verwijderingsbevel is uitgevaardigd.

Artikel III

Onderdeel A

Aan de definitiebepalingen van artikel 1, Wet voorkoming verontreiniging door schepen wordt Verordening (EU) 2023/1805 toegevoegd.

Onderdeel B

Met de toevoeging aan artikel 20 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen wordt bij de bevoegdheid van de ILT om een schip aan te houden voor wat betreft de FuelEU Maritiem- verordening de voorwaarde opgenomen dat er twee of meer verslagperioden op rij een FuelEU-conformiteitsdocument ontbreekt.

Artikel IV

Onderdeel A

Met dit onderdeel wordt aan de definitiebepalingen in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart Verordening (EU) 2023/2405 toegevoegd.

Onderdeel B

Met dit onderdeel wordt aan artikel 11.15, onderdeel b, van de Wet luchtvaart (bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuurs-dwang), een subonderdeel toegevoegd, waarin het verbod om te handelen in strijd met ReFuelEU Luchtvaart is opgenomen. Dit verbod geldt ten aanzien van overtredingen begaan door de beheerder van een Unieluchthaven. Uit artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht volgt dat een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, tevens bevoegd is in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom op te leggen.

Onderdeel C

Met dit onderdeel wordt allereerst aan artikel 11.16, eerste lid, onder e, een subonderdeel toegevoegd. Hiermee wordt het mogelijk om een bestuurlijke boete op te leggen bij overtreding van artikel 6, derde lid, van ReFuelEU Luchtvaart. De noodzaak hiertoe volgt uit artikel 12, derde lid, van deze verordening. Daarnaast wordt aan het derde lid van artikel 11.16 een nieuw onderdeel h toegevoegd. Hierin is opgenomen dat de bestuurlijke boete maximaal € 1.030.000,– mag bedragen.

Artikel V

Beoogd wordt dat dit wetsvoorstel, nadat het door de beide Kamers is aangenomen en tot wet is verheven, in werking kan treden op 1 januari 2025, het tijdstip waarop beide verordeningen rechtstreeks van toepassing worden. Indien het Staatsblad waarin de wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 januari 2025, treedt de wet in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst, en werkt zij voor artikel I, onderdelen A, B, C, D en E terug tot en met 1 januari 2025. De eventuele terugwerkende kracht geldt niet voor de nieuw opgenomen verbodsbepalingen en de bestuursrechtelijke handhaving hiervan.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

Transponeringstabel Verordening 2023/1805 (FuelEU Maritiem)

Artikel Verordening *2023/1805 (FuelEU Maritiem)*	**Artikel wetsvoorstel**	**Toelichting op implementatiewijze**
1 (Onderwerp en doel)	Behoeft geen implementatie	
2 (Toepassingsgebied)	Behoeft geen implementatie	
3 (Definities)	Behoeft geen implementatie	
4 (Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van door een schip aan boord gebruikte energie)	Behoeft geen implementatie	
5 (Gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong)	Behoeft geen implementatie	
6 (Aanvullende voorschriften voor koolstofvrije energie die op de ligplaats wordt gebruikt)	Uitvoering volgt op een later moment in lagere regelgeving	
7 (Algemene beginselen voor monitoring en rapportage)	Behoeft geen implementatie	
8 (Monitoringplan)	Behoeft geen implementatie	
9 (Wijzigingen van het monitoringplan)	Behoeft geen implementatie	
10 (Certificering van brandstoffen en emissiefactoren)	Behoeft geen implementatie	
11 (Beoordeling van het monitoringplan en van het gewijzigde monitoringplan)	Behoeft geen implementatie	
12 (Algemene verplichtingen en beginselen voor de verificateurs)	Behoeft geen implementatie	
13 (Controleprocedures)	Behoeft geen implementatie	
14 (Accreditatie van verificateurs)	Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer	
15 (Monitoring en registratie)	Behoeft geen implementatie	
16 (Verificatie en berekening)	Behoeft geen implementatie	
17 (Aanvullende controles door een bevoegde autoriteit)	– Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer – Artikel 18.6c, derde lid (nieuw) Wet milieubeheer	
18 (Ondersteunende instrumenten en richtsnoeren)	Behoeft geen implementatie	
19 (FuelEU-databank en rapportage)	Behoeft geen implementatie	
20 (Storten en lenen van nalevingsoverschotten tussen verslagperioden)	– Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer – Artikel 18.6c, derde lid (nieuw) Wet milieubeheer	
21 (Pooling van naleving)	Behoeft geen implementatie	
22 (FuelEU-conformiteitsdocument)	– Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer – Artikel 18.6c, derde lid (nieuw) Wet milieubeheer	
23 (FuelEU-boetes)	– Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer – Artikel 18.6c, derde lid (nieuw) Wet milieubeheer	
24 (Verplichting om een geldig FuelEU-conformiteitsdocument te hebben)	Behoeft geen implementatie	
25 (Handhaving)	Wet Havenstaatcontrole en Wet voorkoming verontreiniging door schepen	
26 (Recht op herziening)	– Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer – Artikel 18.6c, derde lid (nieuw) Wet milieubeheer	
27 (Bevoegde autoriteiten)	Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer	
28 (Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie)	Behoeft geen implementatie	
29 (Comitéprocedure)	Behoeft geen implementatie	
30 (Verslagen en toetsing)	Behoeft geen implementatie	

Artikel Verordening *2023/1805 (FuelEU Maritiem)*	**Artikel wetsvoorstel**	**Toelichting op implementatie-wijze**
31 (Wijziging van Richtlijn 2009/16/EG)	Wordt opgenomen in lagere regelgeving	
32 (Inwerkingtreding)	Behoeft geen implementatie	

Transponeringstabel Verordening 2023/2405 (ReFuelEU luchtvaart)

Artikel Verordening *2023/2405 (ReFuelEU luchtvaart)*	**Artikel wetsvoorstel**	**Toelichting op implementatie-wijze**
1 (Onderwerp)	Behoeft geen implementatie	
2 (Toepassingsgebied)	Behoeft geen implementatie	
3 (Definities)	Behoeft geen implementatie	
4 (Percentages op Unieluchthavens beschikbare duurzame luchtvaartbrandstoffen)	Behoeft geen implementatie	
5 (Tankverplichting voor luchtvaartuigexploitanten)	Artikel 11.15 Wet Luchtvaart	
6 (Verplichtingen voor Unieluchthavenbeheerders om de toegang tot duurzame luchtvaart-brandstoffen te faciliteren)	Artikel 11.15 Wet Luchtvaart	
7 (Bevorderen van de waterstof- en elektriciteits-voorziening op Unieluchthavens)	Behoeft geen implementatie	
8 (Rapportageverplichtingen voor luchtvaartuig-exploitanten)	Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer	
9 (Het claimen van het gebruik van duurzame luchtvaart-brandstoffen door luchtvaartuig-exploitanten)	Behoeft geen implementatie	
10 Rapportageverplichtingen voor luchtvaartbrandstof-leveranciers	Artikel 2.2, eerste lid, Wet milieubeheer	
11 (Bevoegde autoriteit)	– Artikel 2.2, eerste lid en artikel 18.4, Wet milieubeheer – Artikel 11.15 Wet Luchtvaart	
12 (Handhaving)	– Artikel 18.16d Wet milieubeheer – Artikel 11.15 en artikel 11.16 Wet Luchtvaart	
13 (Verzameling en bekend-making van gegevens)	Behoeft geen implementatie	
14 (Milieulabelsysteem)	Behoeft geen implementatie	
15 (Flexibiliteits-mechanismen)	Behoeft geen implementatie	
16 (Comitéprocedure)	Behoeft geen implementatie	
17 (Rapportage en evaluatie)	Behoeft geen implementatie	
18 (Inwerkingtreding)	Behoeft geen implementatie	