



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	-