



Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 5 februari 2026, nr. IENW/BSK-2026/15584, tot aanwijzing van verschillende entiteiten als luchtvaartbrandstofleverancier op de Unieluchthaven Schiphol

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 1.1, zeventiende lid, van de Wet milieubeheer;

Besluit:

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

Unieluchthaven: Unieluchthaven als bedoeld in artikel 3, onderdeel 1, 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).

Artikel 2

Voor het jaar 2025 worden de volgende entiteiten aangewezen als luchtvaartbrandstofleverancier op de Unieluchthaven Schiphol:

- BP Europa SE – BP Netherlands, in de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 mei 2025;
- BP Netherlands B.V., vanaf 1 juni 2025;
- China Aviation Fuel (Europe) Limited;
- Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.;
- Kuwait Petroleum Aviation (Netherlands) B.V.;
- Neste Components B.V.;
- Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.;
- TotalEnergies Marketing Nederland N.V.;

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2025. Dit besluit vervalt met ingang van 1 januari 2027.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*

Bezwaar

Voor nadere informatie over dit besluit kunt u terecht bij de hierboven genoemde contactpersoon. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, afdeling Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, per post: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag of per e-mail: HBJZpostbusbezwaar@minienw.nl.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt.

Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het bezwaarschrift.

Machtigt u iemand om namens u bezwaar te maken? Stuur dan ook een kopie van de machtiging mee. Bij indiening van een bezwaarschrift namens een rechtspersoon, dient u documenten mee te sturen



(origineel uittreksel uit het handelsregister en/of een kopie van de statuten van de rechtspersoon)
waaruit blijkt dat u bevoegd bent namens de rechtspersoon op te treden.

TOELICHTING

1. Algemeen

Verordening (EU) 2023/2405¹ (hierna: ReFuelEU Luchtvaart of verordening) heeft als doel om zowel de vraag naar als het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen of '*sustainable aviation fuels*' (hierna: SAF) waaronder 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 hiertoe verplichtingen voor de verschillende actoren binnen de luchtvaartsector, waaronder de leverancier van luchtvaartbrandstoffen. In verband met de uitvoering van ReFuelEU Luchtvaart, worden met dit aanwijzingsbesluit de entiteiten aangewezen die op de Unieluchthaven Schiphol worden gezien als de luchtvaartbrandstofleverancier.

2. Hoofdpijnen van het besluit

2.1 Bijmengverplichting

De kern van ReFuelEU Luchtvaart is dat leveranciers van luchtvaartbrandstof worden verplicht om vanaf 2025 alle brandstof die ze op Unieluchthavens aan luchtvaartmaatschappijen leveren, een minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstof te laten bevatten, waaronder vanaf 2030 een minimumaandeel synthetische brandstof. De verplichte aandelen duurzame brandstof die de luchtvaartbrandstofleveranciers moeten leveren lopen stapsgewijs op van 2% in 2025 tot 70% in 2050. Luchtvaartbrandstofleveranciers moeten hierover rapporteren in de Uniedatabank (UDBP). De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) is de bevoegde autoriteit voor het toezicht op de naleving en de verdere handhaving van de verplichtingen voor de leveranciers van luchtvaartbrandstoffen.

2.2 Luchtvaartbrandstofleverancier

De verordening voorziet in de definitie van een 'luchtvaartbrandstofleverancier' in artikel 3, onderdeel 19, en is als volgt: *een brandstofleverancier zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 38), van Richtlijn (EU) 2018/2001 (RED), die luchtvaartbrandstof of waterstof voor de luchtvaart levert aan een Unieluchthaven.*

Het genoemde artikel in de RED definieert een brandstofleverancier als volgt: *deentiteit die de markt brandstof levert en die brandstof langs een punt voert waar accijns wordt geheven of, in het geval van elektriciteit of indien er geen accijns verschuldigd is of indien naar behoren gerechtvaardigd, elke andere relevante, door een lidstaat aangewezen entiteit.*

Op de Unieluchthaven Schiphol bestaat hierdoor een bijzondere situatie waarbij zonder ingrijpen, vanwege deze definitie, Aircraft Fuel Supply B.V. (AFS) aangewezen zou worden als brandstofleverancier. AFS is een samenwerkingsverband met verschillende luchtvaartbrandstof leverende ondernemingen en is op Schiphol verantwoordelijk voor de ontvangst, coördinatie en distributie van luchtvaartbrandstof en treedt in de context van ReFuelEU daarmee op als brandstofafhandelaar, zoals gedefinieerd in artikel 3, onderdeel 20² van de verordening. Het Ministerie van IenW onderkent de complicaties die dit meebrengt voor een partij die optreedt als brandstofafhandelaar waarvoor in ReFuelEU luchtvaart een eigen definitie heeft opgenomen. Het zijn immers de individuele AFS-participanten die verkoopcontracten afsluiten, kennis hebben over de te rapporteren samenstelling van de SAF en gebruik moeten kunnen maken van het flexibiliteitsmechanisme³ zoals voorzien in artikel 15 van ReFuelEU luchtvaart. Het ministerie, gesteund door AFS en zijn participanten, heeft daarom besloten om alle individuele participanten van AFS als ReFuelEU luchtvaart brandstofleverancier aan te wijzen en gebruik te maken van de ruimte die artikel 2, onderdeel 38, van de RED biedt. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid die artikel 1.1, zeventiende lid, van de Wet milieubeheer biedt om andere entiteiten aan te wijzen. Omdat de aangewezen entiteiten zelf rapporteren over de door hen geleverde brandstoffen, hoeft AFS dit niet langer te doen. Er is hierdoor geen sprake van dubbele rapportage.

¹ 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).

² 'Brandstofafhandelaar': een verlener van grondafhandelingsdiensten die tank- en leegpompeverrichtingen organiseert en uitvoert, met inbegrip van de opslag van brandstof en de controle van de kwaliteit en kwantiteit van de brandstofleveringen, voor luchtvaartuigexploitanten op Unieluchthavens als bedoeld in de bijlage bij Richtlijn 96/67/EG.

³ Via dit mechanisme mogen luchtvaartbrandstofleveranciers hun leveringen middelen over de Unieluchthavens waar zij actief zijn om te voldoen aan de gestelde minimum bijmengpercentages.



Een dergelijke aanwijzing is niet noodzakelijk voor de andere in Nederland gelegen Unieluchthavens, te weten Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport, aangezien de brandstofleverancier daar tevens de partij is die de brandstof langs een punt voert waar accijns wordt geheven.

2.3 Controle en informatiepositie

Met de aanwijzing van de participanten van AFS als luchtvaartbrandstofleverancier, wordt afgeweken van de huidige systematiek waarin de accijnswetgeving de basis biedt voor het verkrijgen van de noodzakelijke contra-informatie over de leveringen van kerosine op Schiphol ten behoeve van het toezicht op de naleving van de verplichtingen. Als gevolg van de aanwijzing, loopt de NEa benodigde informatie mis om te kunnen controleren of op Schiphol door de ReFuelEU luchtvaartbrandstofleveranciers aan hun verplichtingen is voldaan. Het is noodzakelijk dat de NEa onder deze omstandigheden in de informatiepositie komt die nodig is om haar ReFuelEU-taken uit te kunnen voeren.

De NEa moet daarom met de relevante betrokkenen (AFS, de AFS participanten en de tankdienstverleners) tot een administratieve en feitelijke inrichting van de brandstofregistraties op Schiphol komen, die zo veel mogelijk aansluit bij bestaande registratiestromen en -systemen. Die inrichting moet leiden tot een betrouwbare controle-aanpak voor ReFuelEU, waarbij dubbele registraties worden voorkomen en de opgevoerde gegevens op volledigheid en juistheid controleerbaar zijn.⁴ Het is noodzakelijk dat deze aanpak wordt vastgelegd in een overeenkomst. De overeenkomst bevat afspraken over de volgende aspecten:

- 1) Omwille van de controle op de volledigheid van de door de luchtvaartbrandstofleveranciers in de Uniedatabank opgegeven hoeveelheid geleverde brandstof, moet de NEa weten wat de totale hoeveelheid kerosine is die op Schiphol met accijnsvrijstelling tot verbruik is uitgeslagen, wat daarvan binnen de reikwijdte van ReFuelEU valt en wat de verdeling over de aangewezen luchtvaartbrandstofleveranciers is (= noemer).
- 2) Omwille van de controle op de aannemelijkheid van de door de luchtvaartbrandstofleveranciers in de Uniedatabank opgegeven hoeveelheid geleverde biokerosine, moet de NEa weten wat de totale hoeveelheid op Schiphol aangevoerde biokerosine is, alsmede wat de verdeling over de aangewezen luchtvaartbrandstofleveranciers is (= teller).

3. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2025. Hiermee wordt geregeld dat de entiteiten met terugwerkende kracht ook zijn aangewezen voor het afgelopen kalenderjaar en over dit jaar kunnen rapporteren in het kader van de verordening. Indien de aanwijzing geen terugwerkende kracht zou hebben, zou dit betekenen dat AFS in 2025 moet worden gezien als de brandstofleverancier. Zoals aangegeven in paragraaf 2.2 is dit onwenselijk. Dit besluit vervalt met ingang van 1 januari 2027. Na deze termijn kan een nieuw besluit tot aanwijzing van entiteiten als luchtvaartbrandstofleverancier voor de Unieluchthaven Schiphol worden genomen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*

⁴ Uit ReFuelEU Luchtvaart vloeit voort dat lidstaten moeten zorgen voor wettelijke en administratieve kaders om UDB rapportages te kunnen controleren.