



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

OPENBAAR

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Maritieme Zaken
T.a.v. Plaatsvervangend Directeur-Generaal Luchtvaart en
Maritieme Zaken
Rijnstraat 8, Den Haag
2500 EX Den Haag
Nederland

ILT

Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken transport

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

[Redacted contact information]

Datum 13 november 2024
Betreft HUF-toets Uitvoeringswet en Rvvs FuelEU Maritiem

Ons kenmerk

ILT-2024/44853

Uw kenmerk

IENW/BSK-2024/98941

Bijlage(n)

2

Geachte [Redacted],

Op 28 oktober 2024 ontving ik van u het verzoek een definitieve HUF toets uit te voeren voor 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 (Havenstaatcontrole PbEU 2023, L234/48) en Regeling voorkoming verontreiniging door schepen.

Op 27 mei 2024 is een voorlopige HUF toets uitgevoerd (ILT-2024/25843). Op basis van deze voorlopige toets en die van de NEA zijn wijzigingen aangebracht in de conceptuitvoeringswet. Tevens is begin 2024 in de begroting op basis van meerjarige capaciteitsschattingen 4,85 fte toegezegd met een ingroeipad.

De nu voorliggende HUF toets ziet op de wet die de Verordening in Nederland implementeert, maar ook de secundaire regelgeving. Verder heeft ILT in deze HUF-toets de implementatie van de toevoeging van zeevaart onder het EU-ETS meegenomen, gezien de grote overlap van deze twee dossiers en omdat hiervoor geen aparte HUF toets is aangevraagd. Beide maken deel uit van het Fit for 55 pakket.

Deze HUF toets richt zich alleen op de wijzigingsvoorstellen voor zeevaart, niet op luchtvaart. De impact van FuelEU Maritime en toezicht op ETS is meegenomen. Toezicht op walstroom valt buiten de scope van deze toets, omdat hiervoor nog geen Europese gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen beschikbaar zijn.

Introductie

Het FuelEU Maritime-voorstel maakt onderdeel uit van het Fit-for-55-pakket. Dit pakket geeft invulling aan het juridisch bindende Europese broeikasgasreductiedoel van ten minste netto 55% in 2030 ten opzichte van 1990, zoals vastgelegd in de Europese Klimaatwet.

Verordening (EU) 2023/1805 is een nieuw instrument om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te stimuleren met als

doel het reduceren van de uitstoot van de broeikasgassen. Alle grote zeeschepen die Europese havens aandoen moeten hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen inzetten. Deze brandstoffen moeten voldoen aan de daarvoor geldende broeikasgasemissiereductie- en duurzaamheidseisen uit de richtlijn hernieuwbare energie. Deze verplichting ligt bij de zeevaartsector, afhankelijk van brandstofleveranciers, en wordt gecontroleerd door verificateurs onder toezicht van autoriteiten. Tevens wordt voorgesteld om aangemeerde schepen vanaf 2030 te verplichten walstroom te gebruiken om luchtvervuiling te reduceren.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

Nederland speelt internationaal een belangrijke rol in de leveringen van brandstof aan de zeevaart. Tegelijkertijd zijn er meerdere klachten en rapporten over de slechte kwaliteit van de geleverde brandstof waardoor zelfs motoren stilvallen. Deze klachten zijn steeds vaker gekoppeld aan niet, of verkeerd, gerapporteerde brandstoffen van biomassa. Deze problemen leiden tot gerechtelijke disputen omdat goede leveringsafspraken en toezicht ontbreken. Dit vraagt aandacht in het toezicht op opkomende brandstoffen, en dan met name de onbekende samenstelling en eigenschappen van brandstof en daarmee onbekende risico's. Afval van de productie van hoogwaardige biobrandstoffen zullen waarschijnlijk deels hun weg vinden naar stookolie, met beperkte eisen: een reststroom die bijzondere aandacht verdient. Deze ontwikkeling maakt het noodzakelijk dat de ILT haar inzet bij toezicht en handhaving ten aanzien van brandstoffen intensiveert.

Het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) maakt eveneens deel uit van het Fit-for-55-pakket. Vanaf 1 januari 2024 vallen grote schepen onder het ETS. Het doel van de maatregel is identiek aan die voor andere sectoren. Het ETS geeft bedrijven, in dit geval zeevaartbedrijven een keuze: betalen voor het recht om CO2 uit te stoten óf CO2 reduceren door te investeren in schonere scheepvaart. NEA voert het administratief toezicht uit op reders. ILT voert aanvullend (havenstaat) toezicht uit op schepen, die Nederland aandoen.

Samenvatting

Handhaafbaarheid

De regelgeving is handhaafbaar.

In de voorlopige HUF toets van 27 mei 2024 (ILT-2024/25843) stond een aantal aandachtspunten genoemd. Hierop is door het ministerie gereageerd in document IENW BSK-2024 179123. Een aantal aandachtspunten is niet overgenomen:

- Artikel 10. ILT wil de bevoegdheid hebben om brandstofmonsters aan boord te nemen. Wat betreft artikel 10 blijft ILT bedrukken dat er grote, en deels onbekende, milieurisico's spelen bij het bijmengen van scheepsbrandstof van biomassa. Daarom gaat ILT sterker inzetten op toezicht, en daarin opvolging geven aan internationale meldingen over leveringen vanuit Nederland met onafhankelijke controles. Indien hiervoor aanvullende wetgeving nodig is, zal ILT dit alsnog aangeven.
- ILT heeft aangegeven als knelpunt te zien dat je nu een schip laat vertrekken, terwijl in Wvvs art 13.3 staat dat een schip de haven niet mag verlaten. Dit is nu opgelost door deze aanwijzing in de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen te beperken tot Nederlandse schepen.

- ILT wees er in de voorlopige HUF op dat het niet duidelijk is of buitenlandse schepen direct moeten stoppen met activiteiten en moeten vertrekken op basis van het verwijderingsbevel, of dat ze zelf mogen bepalen wanneer ze vertrekken. ILT ziet als risico dat schepen niet zomaar vertrekken. Wat betreft het al dan niet direct vertrekken is een oplossing gezocht door in de memorie van toelichting te benoemen dat een schip direct moet vertrekken. ILT wil benoemen dat de memorie van toelichting zelf geen rechtskracht heeft. Nieuw punt is dat een schip kan uitwijken naar een ankervak: is dit voldoende afgedekt?

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

Verder is het van belang dat de rollen van de verschillende partijen bij een verwijderingsbevel helder zijn beschreven. ILT zal op basis van eigen informatie of informatie van de NEA overgaan tot een verwijderingsbevel, dat zal worden uitgevoerd door de havens.

Wat betreft vlaggenstaattaken gaat ILT ervan uit dat NEA administratief toezicht houdt op de Nederlands gevlagde schepen. ILT voert daarom geen aparte vlaggenstaatcontrole uit in het kader van FuelEU en ETS, behalve als er signalen zijn voor een benodigde aanhouding. Hier zouden we graag bevestiging van DGLM op krijgen.

Uitvoerbaarheid

De regelgeving is uitvoerbaar, mits ILT beschikt over voldoende capaciteit en informatie voor toezicht. Voor de informatie is ILT afhankelijk van de Fuel EU database en van de NEA. Het is van belang dat NEA en ILT onderling makkelijk gegevens kunnen uitwisselen. Dit zou onderdeel kunnen uitmaken van de nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst.

Het is wenselijk dat ook in de regelgeving een specifieke bevoegdheid opgenomen wordt om gegevens tussen NEA en ILT uit te wisselen en vast te leggen. Dit is vooralsnog niet overgenomen, omdat niet duidelijk was om welke informatie het precies gaat en geen tijd was om een wettelijke grondslag in de uitvoeringswet op te nemen.

ILT stelt voor om eerst ervaring op te doen om de informatiebehoefte helder te krijgen en dan afspraken te maken over het delen van gegevens en eventuele wettelijke bevoegdheden.

Capaciteit

In de HUF-toets brengt de ILT ook in beeld welke middelen de inspectie naar verwachting nodig heeft voor de nieuwe of aangepaste taken als gevolg van nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving. Daarbij geldt het Relatiestatuu t IenW-ILT als uitgangspunt, waarin is vastgelegd dat de beleidsdirectoraten voorzien in de financiering voor de taakuitbreiding.

De schatting van benodigde capaciteit is in een tabel in bijlage 1 opgenomen. In de voorlopige HUF toets (met kenmerk ILT-2024/25843) was de benodigde capaciteit ingeschat op 4,9 fte plus PM. Hiervoor is in de begroting 4,85 fte toegekend (met een ingroeipad).

In deze HUF toets is een definitieve inschatting gemaakt van de benodigde capaciteit. Deze is 7,93 fte per jaar, en eenmalig 480 uur voor het inrichten van het toezicht. De toename van de capaciteit komt vooral omdat ILT recent heeft

besloten in tweetallen fysieke inspecties aan boord te doen vanuit veiligheidsoverwegingen. Ook is het toezicht op ETS nu meegenomen (met meenemen van synergie-effecten). De post voor juridisch advies is verhoogd naar 10% van de toezichten.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken transport

Een nadere toelichting van het werken in tweetallen is als volgt. ILT heeft een ARBO inventarisatie uitgevoerd op het gebied van veilig werken. Scheepvaartinspecties zijn beoordeeld als inspecties 'met hoog risico', waardoor beheersmaatregelen genomen moeten worden om het risico te verkleinen. Het IG-team is 29 oktober 2024 akkoord gegaan met de kaderprocedure alleen werken, wat inhoudt dat in tweetallen geïnspecteerd gaat worden.

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

Benodigde capaciteit ILT toezicht Fuel EU en ETS

Onderdeel	Capaciteit (fte)	Schaal
Toezicht Port State Control	5,34	11
Toezicht brandstoffen	1,14	11
Juridisch advies / beschikkingen	0,44	12
IOD fraudeonderzoek	1	10
totaal	7,93	

Fraudebestendigheid

De regelgeving is fraudegevoelig.

Het systeem leunt sterk op privaat toezicht. NEA zal aanvullende checks doen op de administratie, waardoor ook verificateurs gecontroleerd worden. Dit zal het risico op fraude verkleinen.

Belangrijk is dat de NAB (National Accreditation body) niet alleen de erkenning van verificateurs regelt, maar ook het toezicht op het werk van verificateurs. NEA zal eventuele bevindingen aan de RvA (Raad voor Accreditatie) doorgeven, als dit aan de orde is. De meeste verificateurs hebben echter een accreditatie in of via het buitenland, dus daar hebben NEA, ILT en RvA weinig grip op. Een goede registratie van alle Europese landen van bevindingen is cruciaal om kennis op te bouwen over de betrouwbaarheid van de verificateurs, en details van de accreditatie.

Verder leunt het systeem sterk op documentcontrole, zoals bijvoorbeeld het duurzaamheidscertificaat van de brandstof. ILT ziet als risico dat ongewenste stoffen bij de brandstof worden gevoegd, die niet meetellen als hernieuwbare brandstof, zoals bijvoorbeeld gerecyclede olie en pyrolyseproducten van afval. De verwachting is dat dit bestaande probleem met FuelEU groter wordt, vanwege het brede scala van brandstofleveranciers en de reeds bestaande praktijken. NEA voert een duurzaamheidscheck uit op het certificaat, maar om het genoemde risico te verkleinen is een check nodig of dit overeenkomt met de werkelijke kwaliteit van de brandstof. Hiervoor wil ILT steekproefsgewijs en gericht brandstofmonsters analyseren bijvoorbeeld bij leveranciers en brandstoffen waarover veel meldingen zijn. Samenwerking tussen ILT en NEA over bevindingen is noodzakelijk, om te voorkomen dat NEA goedkeuring geeft en ILT onderzoek en/of sancties wil toepassen.

Tenslotte

De praktijk zal uitwijzen hoeveel capaciteit daadwerkelijk nodig is. Het is wenselijk om bij een evaluatiemoment de benodigde capaciteit bij te kunnen stellen, en dan ook gelijk walstroom mee te nemen. In 2027 wordt de verordening geëvalueerd, dit zou een geschikt moment kunnen zijn.

Graag verneem ik uw reactie op deze HUF toets.

A black rectangular redaction box covering the signature area.

Met vriendelijke groet,

A long black rectangular redaction box covering the name of the sender.A black rectangular redaction box covering contact information.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

ILT inzet voor toezicht op Fuel EU en ETS

In onderstaande tabel staan de ILT taken voor Fuel EU en ETS nader uitgewerkt. De benodigde toezichtscapaciteit voor Fuel EU was reeds eerder ingeschat. Nu is ook in [blauw de capaciteit voor toezicht ETS opgenomen](#). Er is uitgegaan van synergievoordeel, omdat de taken meegenomen kunnen worden met de Fuel EU taken.

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

Een andere belangrijke ontwikkeling is dat besloten is om in tweetallen te gaan inspecteren. ILT heeft een ARBO inventarisatie uitgevoerd op het gebied van veilig werken. Scheepvaartinspecties zijn beoordeeld als inspecties 'met hoog risico', waardoor beheersmaatregelen genomen moeten worden om het risico te verkleinen. Het IG-team is 29 oktober 2024 akkoord gegaan met de kaderprocedure alleen werken, wat inhoudt dat in tweetallen geïnspecteerd gaat worden. Dit voorgenomen besluit wordt met verzoek om instemming aan de Ondernemingsraad ILT voorgelegd. [De verdubbeling van deze capaciteit is in groen meegenomen.](#)

De uitgangspunten zijn als volgt:

- Van de 1500 havenstaatcontroles is 90% van de schepen in orde. De registratie van deze inspecties gebeurt in het systeem van de havenstaatcontrole, onder het EU tabblad.
- Bij 10% van de havenstaatcontroles is het nodig om nader onderzoek te doen en eventuele sancties te noteren in het THETIS EU systeem.
- Naast inspecties heeft ILT capaciteit nodig voor administratie. Dit is voor een compliance check van documenten in het EMSA systeem, voor interne en externe afstemming (ook internationaal) en voor het opstellen van eventuele besluiten bij sancties.
- NEA houdt administratief toezicht op de reders die aan NL zijn toegewezen. Aannee is dat hiermee het toezicht op de Nederlands gevlagde schepen is afgedekt. ILT voert daarom geen aparte vlaggenstaatcontrole uit. Wel zal ILT als vlaggenstaat eventueel overgaan tot aanhouding van een Nederlands gevlagd schip.
- Indien er vermoeden is van onjuiste administratie en onterecht valideren van administratie door verificateurs, zal dit in het inspectierapport worden vermeld en worden opgenomen in de EU database. De verwachting is dan dat de betreffende lidstaat actie zal ondernemen richting de accreditatie instantie.
- Het toezicht leunt vooral op privaat toezicht door verificateurs. Gezien de grote financiële belangen is fraude niet ondenkbaar. Hiervoor is IOD inzet meegenomen in de benodigde capaciteit.
- Inspectie op walstroom (vanaf 2030) is nog niet meegenomen.

ILT taak	Kentallen (per jaar)	Benodigde capaciteit
Controle Fuel EU conformiteitscertificaat tijdens havenstaatcontrole (90%)	1350 havenstaatcontroles 30 minuten Registratie inspectie in Thetis (systeem van PSC) op het EU tabblad	675 + 337 uur = 1.012 uur Omrekening ivm werken in tweetallen: 2.024 uur

		Team maritiem internationaal
Meer uitgebreide controle tijdens havenstaatcontrole (10%)	150 controles 8 uur Contact met reder, waarschuwen, aantekenen non-conformiteit Aparte registratie inspectie in THETIS EU	1.200 + 600 = 1.800 uur Omrekening ivm werken in tweetallen: 3.600 uur Team MI
Externe meldingen buitenland (andere landen of meldingen van derden), over schepen en Nederlandse brandstof leveranciers.	50 meldingen, bezoek aan schip van 9 uur, of controle van leverancier van de brandstof van 15 uur.	450 uur Team MI (225 uur) en Team BB (225 uur)
Risicogestuurde selectie schepen Check kwaliteit brandstof met monsternamen bij leveringen, met aandacht voor signalen uit het veld. Opleggen sancties en afstemmen met NEA	200 uur analyse 20 controles van 40 uur Sancties 160 uur	200 uur 800 uur 160 uur Team brandstoffen en broeikasgassen
Letters of Protest Melding aan ILT (na analyse) dat geleverde brandstof met bijgemengde biogenetische componenten niet voldoet aan de normale kwaliteitseisen. Conform letters of protest voor bijvoorbeeld zwavel.	10 meldingen 16 uur per melding	160 uur Team BB
Administratie binnen: - afstemming intern ILT en met NEA en havens over casuïstiek en interventiestrategie - dossierkennis/opleiding - contact Brussel - exemptions	Binneninspecteur	1.355 uur Team MI of vergunningverlening
Vlaggenstaat aanhouding / verwijderingsbevel	1 aanhouding van 40 uur	40 uur Team Maritiem Internationaal

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

Fraudeonderzoek IOD	Hoeveelheid onderzoeken hangt af van beslissing OM	1.355 uur IOD
Juridisch advies ILT en bezwaar- en beroepszaken	10% van totaal toezicht (uitgezonderd IOD onderzoek)	598 uur
Totaal		7.930 uur = 5,85 fte + 2.812 uur = 10.742 = 7,93 fte
Eenmalig		
Juridisch kader inrichten om sancties op te kunnen leggen. Inventarisatie inbreuken en sancties	Afstemming met DGLM en NEA, 5 overleggen	80 uur
Opleiden inspecteurs	Opleiding geen kosten, betreft alleen inzet in uren. 10 x 40 uur	400 uur
Totaal eenmalig		480 uur

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

Controle Fuel EU conformiteitscertificaat tijdens havenstaatcontrole

ILT controleert tijdens de reguliere havenstaatinspecties de aanwezigheid van het FuelEU-conformiteitsdocument en het Document of Compliance. Er is geen sprake van dedicated controles.

Team Maritiem Internationaal checkt of een geldig papieren document aanwezig is. Daarnaast wordt in de Fuel EU database gekeken om te checken of de digitale versie eventueel door NEA of verificateur is ingetrokken. Ook is het hiermee mogelijk om eventuele valse papieren documenten te achterhalen.

Naar schatting zijn bij 90% van de gevallen de documenten in orde en wordt dit genoteerd op het THETIS tabblad EU.

Meer uitgebreide controle tijdens havenstaatcontrole

Team Maritiem Internationaal zal in ongeveer 10% van de gevallen te maken hebben met de situatie dat een document er niet is, niet getoond kan worden, niet ingevuld is of niet geldig is. In dat geval vraagt de inspecteur of dit document alsnog of op een later moment getoond kan worden (schip neemt contact op met reder). Er zal geen uitgebreide controle van monitoringsplannen, emissieregistratie etc. plaats vinden. Wel volgt registratie in het THETIS-EU Fuel EU systeem. Ook wordt gekeken of in het voorgaande jaar sprake was van een geldig document.

Inspecties op verzoek van NEA

Wat betreft rolverdeling is afgesproken dat NEA zich richt op reders, en de ILT op schepen. Er is een kans dat NEA specifieke vragen heeft over bepaalde schepen en er is afstemming geweest of NEA in dat geval ook ILT gaat vragen deze schepen te inspecteren. Dit geeft een uitdaging voor de planning, omdat schepen vroeg in de ochtend vanuit een ander systeem geselecteerd worden. Ook is een randvoorwaarde dat de te inspecteren aspecten binnen de bevoegdheid van ILT

liggen. NEA geeft aan dat verzoeken aan PSC, zeker in de eerste jaren, niet veel zullen voorkomen. NEA zal ILT ook niet vragen om aanvullend brandstofmonsters te nemen. Voorgesteld wordt deze post bij een latere evaluatie in te schatten.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken transport

Monstername brandstof

ILT ziet als risico dat ongewenste stoffen bij de brandstof worden gevoegd, die meetellen als hernieuwbare brandstof. NEA voert een duurzaamheidscheck uit op het brandstofcertificaat, maar om het genoemde risico te verkleinen is een check nodig of de brandstof 'on-spec' is. Ook zijn er nu al problemen met motorschade door ongeschikte biobrandstoffen die naar verwachting zullen toenemen. Er worden rechtszaken gevoerd over dergelijke incidenten. Het voorzorgsprincipe zal met een breed spectrum aan biobrandstoffen strikter moeten worden toegepast.

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

Team Broeikasgassen en Brandstoffen richt zich op de brandstofkwaliteit bij dreiging of constatering van onwenselijke contaminatie van de blendstock. Fuel EU is gericht op het verhogen van het aandeel hernieuwbare brandstof, hierbij speelt ook biobrandstof een rol. ILT gaat brandstofmonsters nemen om te verifiëren of de brandstof inderdaad de beschreven samenstelling heeft van de Bunker Delivery Note. Eventueel kunnen ook monsters van de bunkering worden gebruikt.

Samenwerking tussen ILT en NEA over bevindingen is belangrijk. Dit voorkomt dat NEA op basis van de duurzaamheidstoets goedkeuring geeft voor een gebunkerde brandstof, terwijl ILT daar bezwaar tegen heeft. Een voorbeeld is het toevoegen van gerecyclede olie. Weliswaar moet een leverancier de herkomst van de biobrandstof aantonen, maar dat wordt op dit moment niet door de NEA gecontroleerd. Bij een vermoeden tot overtreding zal ILT hierover contact opnemen met NEA, en ook zal er afstemming plaats vinden als ILT een sanctie wil toepassen.

Handhavingsmogelijkheden

De ILT heeft genoeg aan de sanctiemogelijkheden, die er vanuit de havenstaatcontrole en Wvvs zijn: weren van buitenlandse schepen en aanhouden van Nederlands gevlagde schepen, als twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen Fuel EU-conformiteitsdocument kan worden getoond.

ILT heeft vooralsnog geen behoefte aan de mogelijkheid van administratieve boetes en last onder dwangsom.

Lidstaten moeten een juridisch kader inrichten om sancties op te kunnen leggen n.a.v. inbreuken op de voorschriften van de verordening. Op dit moment ziet het kader er als volgt uit:

- De NEA houdt administratief toezicht en int eventuele boetes. De verwachting is dat hiermee de naleving redelijk goed zal zijn voor de aan Nederland toegekende reders;
- ILT zal schepen, die tijdens een havenstaatcontrole niet voldoen, waarschuwen en een aantekening maken in de inspectiedatabase. Op deze manier kunnen ook andere havenstaten zicht houden op deze schepen.
- Indien een schip twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig conformiteitsdocument heeft kan ILT een verwijderingsbevel uitvaardigen. Dit verwijderingsbevel heeft tot gevolg 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.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken transport

Indien de naleving te wensen overlaat, is herijking van de sancties nodig.

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

Weren van een schip

Port State Control past enkele keren per jaar een ban toe, waarbij men de havenbedrijven vraagt om de schepen te weren. Dit gebeurt als schepen drie maal zijn aangehouden (detention), met daarbij nog een verfijning voor zwarte en grijze lijst schepen. Het handhaven zelf bestaat uit het sturen van een mail met het IMO nummer van het schip aan de haven van Rotterdam. De haven voert de uiteindelijke ban uit. De expulsion order wordt geregistreerd in THETIS, het systeem van PSC.

ILT zal handhaven als een schip twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig conformiteitsdocument heeft. Dit kan op verzoek van NEA (als NEA als eerste de overtreding signaleert) of op eigen initiatief. Voor deze sanctie zal de ILT een besluit opstellen (met onderbouwing van NEA als deze signaleert). Dit besluit staat open voor (administratief) beroep. NEA en ILT zullen moeten investeren om dit gezamenlijk op te pakken en dit proces te stroomlijnen.

Nederlandse havens krijgen toegang tot de database van geweigerde schepen. Zij voeren zelf het verwijderingsbevel uit door een schip toegang te weigeren. ILT zal schepen, die op basis van de havenstaatcontrole moeten worden geweigerd, doorgeven aan de database. Het is nog niet duidelijk of dit het systeem van PSC is of een Europese database.

Vlaggenstaat aanhouding

De ILT kan een Nederlands gevlagd schip aanhouden als hier aanleiding toe is tijdens een inspectie of op verzoek van NEA. Het is van belang om nadere afspraken te maken over hoe NEA informatie levert in geval van een wenselijke aanhouding.

Non-conformiteit bij verificateur (artikel 14)

Artikel 14, lid 4 – Bevoegde autoriteit geeft non-conformiteit (bij verificateur) door aan accreditatie-instantie. NEA zal vanuit haar taak gericht zijn op de verificateurs van de lijst van reders, die aan Nederland is toebedeeld. ILT heeft vanuit de havenstaatcontrole te maken met schepen uit heel de wereld, en daarmee ook een andere groep van verificateurs. Indien er vermoeden is van onjuiste administratie en onrecht valideren van deze administratie door verificateurs, zal dit in het inspectierapport worden vermeld en worden opgenomen in de Fuel EU database. De verwachting is dan dat de betreffende lidstaat actie zal ondernemen richting de accreditatie instantie. ILT doet dit niet omdat er geen beschikking is over contactgegevens van de betrokken accreditatie instantie. In EMSA verband of CIE verband zouden afspraken gemaakt moeten worden hoe je een historie kunt opbouwen van gevonden bevindingen.

Samenwerking met NEA

De raakvlakken met NEA zijn als volgt:

- Inrichten juridisch kader sancties. Er is een voorlopig kader, maar mogelijk vereist deze evaluatie en bijstelling.
- Informatie uitwisseling voor toezicht en handhaving.
- Uitwisseling van info over overtredingen:
 - o NEA houdt administratief toezicht op reders, die aan lidstaat Nederland zijn toegekend. Als ILT overtredingen constateert op een schip van een van deze reders zal NEA hierover ingelicht worden. Het kan gaan om zaken als verdachte conformiteitsdocumenten, non-conformiteit bij een verificateur etc.
 - o Kwaliteit brandstof. NEA toetst op duurzaamheidseis via certificaat. ILT neemt risicogestuurd brandstofmonsters. Als een van beide partijen een overtreding ziet is het nodig dat de andere partij hierover geïnformeerd wordt.
- Samenwerking bij interventies. NEA vraagt ILT om verwijderingsbevel of aanhouding. ILT stelt een besluit op met input van NEA voor de onderbouwing. Bij eventuele beroepen werken ILT en NEA samen in geval van rechtszaken.

ILT
 Omgeving, Dienstverlening en
 Vergunningen
 Netwerken transport

Datum
 13 november 2024

Ons kenmerk
 ILT-2024/44853

NEA en ILT zijn binnen Programma Klimaat van ILT bezig met afstemming over operationele samenwerking. Daarbij worden bovenstaande punten nader uitgewerkt tot afspraken. Uitkomsten zullen op termijn worden opgenomen in een samenwerkingsovereenkomst.

Informatie

ILT heeft voor toezicht minimaal de volgende data nodig van EMSA:

- Data van alle schepen (niet alleen de reders die aan NL zijn toebedeeld)
- Schip specifieke info (contactinfo)
- het hebben van een geldig certificaat
- info van de brandstofkwaliteit (BDN info, duurzaamheidscertificaat brandstof)

EMSA heeft de Fuel EU database ontwikkeld. Dit is in feite een uitgebreide THETIS-MRV. De module kent verschillende gebruikersrollen. NEA krijgt de rol van 'administration state', en ILT 'competent authority'. Indien ILT niet bij relevante info kan komen, is het nodig dat NEA en ILT onderling makkelijk gegevens kunnen uitwisselen. Dit zou onderdeel kunnen uitmaken van de nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst.

In de huidige wetgeving is geen specifieke bevoegdheid opgenomen om gegevens tussen NEA en ILT uit te wisselen en vast te leggen.

Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets. Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Datum
 13 november 2024

Ons kenmerk
 ILT-2024/44853

Informatie

Onderhavige regelgeving	Wijziging van de Wet milieubeheer, de Wet havenstaatcontrole, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen 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 (Havenstaatcontrole PbEU 2023, L234/48). Regeling Voorkoming verontreiniging door schepen
Beoordelaar(s)	Teamleider Maritiem Internationaal, teamleider Broeikasgassen en brandstoffen, medewerker afdeling netwerken Transport.
Deadline	28 mei 2024 (wet) en 2 december 2024 (secundaire regelgeving)
Extra info	Afbakening scope: Tegelijk is ook een wetswijziging voor duurzaam luchtvervoer gaande, maar die is geen onderdeel van deze HUF toets. Ook de invoering van walstroom in 2033 is nog niet meegenomen.
Korte samenvatting regelgeving	Het FuelEU Maritime-voorstel maakt onderdeel uit van het Fit-for-55-pakket. Dit pakket geeft invulling aan het juridisch bindende Europese broeikasgasreductiedoel van ten minste netto 55% in 2030 ten opzichte van 1990, zoals vastgelegd in de Europese Klimaatwet. Verordening (EU) 2023/1805 is een nieuw instrument om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te stimuleren met als doel het reduceren van de uitstoot van de broeikasgassen. Alle zeeschepen groter dan 5000 gross tonnage (GT), die EU-havens aandoen, moeten hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen inzetten. Deze brandstoffen moeten voldoen aan de daarvoor geldende broeikasgasemissiereductie- en duurzaamheidseisen uit de richtlijn hernieuwbare energie. Tevens wordt voorgesteld om aangemeerde schepen te verplichten walstroom te gebruiken om luchtvervuiling te reduceren. Het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) maakt ook deel uit van het Fit-for-55-pakket. Vanaf 1 januari 2024 vallen grote schepen onder het ETS. Het doel van de maatregel is identiek aan die voor andere sectoren.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Afdelingshoofd Toezicht milieu en kwartiermaker Toezicht Rail en Maritiem

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Verordening (EU) 2023/1805 is duidelijk en specifiek geformuleerd.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	In de wet is niet beschreven dat buitenlandse schepen direct moeten vertrekken, dit staat wel in de memorie van toelichting, maar dit is niet rechtsgeldig. ILT ziet als risico dat schepen niet zomaar of naar ankervakken vertrekken.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	ILT is niet aangewezen voor artikel 10: Certification of fuels and emission factors en wenst dit wel. Specifiek is ILT voornemens om met brandstofmonsters te kijken of de geleverde brandstof voldoet aan de specificaties voor hernieuwbare brandstof. Daarnaast zou er verwarring kunnen zijn over wie de expulsion order uitvoert, ILT of de havens. ILT gaat ervan uit dat ILT het verwijderingsbevel opneemt in de EU database en dat de haven deze vervolgens uitvoert.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja dat zijn de reders van schepen groter dan 5000 GT.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Ja. Het schip moet een 'nalevingscertificaat' aan boord hebben om aan te tonen dat voldaan is aan de verplichting.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Het aan boord hebben van een certificaat is goed vast te stellen.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Als een digitale versie van het certificaat ongeldig is verklaard, kan men proberen een papieren versie aan boord te tonen. Check met de database is nodig.

	<p>Men zou ook een valse papieren versie van het certificaat kunnen tonen, dit vereist ook check met database.</p> <p>Men kan op papier voldoen aan de duurzaamheidseis, maar in werkelijkheid andere brandstof gebruiken.</p>
--	--

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	<p>Ja. De controle van de rapportages wordt uitgevoerd door private onafhankelijke geaccrediteerde verificateurs. NEA zal administratief toezicht houden doen, gericht op reders. ILT zal fysieke inspecties op schepen doen vanuit havenstaatcontrole.</p> <p>ILT gaat ervan uit dat NEA actief toezicht houdt op Nederlands gevlagde schepen. ILT voert daarom geen aparte vlaggenstaatcontrole uit. Dit is echter nergens specifiek vastgelegd.</p>
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Ja
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	ILT kijkt naar geldig certificaat aan boord en checkt in de database.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	De ILT heeft genoeg aan de sanctiemogelijkheden, die er vanuit de havenstaatcontrole en Wvvs zijn.
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	<p>ILT heeft toegang nodig tot EMSA data van alle schepen (niet alleen de reders die aan NL zijn toebedeeld). Deze data betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - scheepsspecifieke info (contactinfo) - het hebben van een geldig certificaat <p>Het is verder van groot belang dat NEA en ILT onderling makkelijk gegevens kunnen uitwisselen.</p>
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	ja

Conclusie handhaafbaarheid:	De regelgeving is handhaafbaar.
------------------------------------	---------------------------------

Samenvattend	<p>Nieuw met de verordening is dat buitenlandse schepen een verwijderingsbevel krijgen in plaats van een aanhouding.</p> <p>Het is niet duidelijk of buitenlandse schepen direct moeten stoppen met activiteiten en vertrekken op basis van het verwijderingsbevel, of dat ze zelf mogen bepalen wanneer ze vertrekken. ILT ziet als risico dat schepen niet zomaar vertrekken, of naar een ankerplaats vertrekken.</p> <p>ILT gaat ervan uit dat NEA actief toezicht houdt op Nederlands gevlagde schepen. ILT voert daarom geen aparte vlaggenstaatcontrole uit. Dit is echter nergens specifiek vastgelegd.</p> <p>ILT wil de bevoegdheid om brandstofmonsters aan boord te nemen. Artikel 10 is echter nog niet aan ILT toegewezen.</p>
--------------	---

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet bedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving?	<p>Vanuit de NEA heeft communicatie met de sector plaats gevonden.</p> <p>ILT dient info op de website te zetten en eventueel een flyer te maken.</p>
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.	De specialistische kennis zal ergens belegd moeten worden. Dit leidt echter niet tot een verandering in de organisatie.
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)?	De huidige inspecteurs, juristen en analisten zullen dossierkennis moeten opbouwen. Daarnaast is werving van een binneninspecteur nodig. Tijdelijke inhuur is niet nodig.

<p>Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?</p>		
<p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?</p>	<p>Voor het toezicht en met name de samenwerking met NEA zullen de werkprocessen worden beschreven binnen het Programma Klimaat.</p>	
<p>5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:</p>		
<p>5.a</p>	<p>Personele kosten (incidenteel/structureel)</p>	<p>7,93 fte Zie tekst bijlage 1.</p>
<p>5.b</p>	<p>Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)</p>	<p>Apparatuur voor nemen brandstofmonsters.</p>
<p>5.c</p>	<p>Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))</p>	<p>Toezichtsinfo staat in EMSA tool (THETIS-MRV). Daarnaast is er een EMSA tool voor selectie van verdachte schepen. Mogelijk is een apart systeem/toegang nodig tot NEA informatie.</p>
<p>5.d</p>	<p>Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)</p>	<p>Zie tekst bijlage 1.</p>
<p>5.e</p>	<p>Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)</p>	<p>Nvt</p>
	<p>6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ?</p>	<p>ILT heeft voor toezicht data nodig van alle zeeschepen (niet alleen de reders die aan NL zijn toebedeeld). Het gaat om contactinfo van schepen en het beschikken over een certificaat. Maar ook brandstofdata.</p>

ILT
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
 Netwerken transport

Datum
 13 november 2024

Ons kenmerk
 ILT-2024/44853

		Een deel van deze info kan via de EMSA module worden verkregen. Het resterend deel zal van de NEA vandaan moeten komen. Hiervoor is toegang tot NEA data en een samenwerkingsovereenkomst nodig.
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen ?	Rapportage gaat via THETIS MRV. Rapportage naar EU gaat naar verwachting automatisch.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	Nee
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	Zie 6.
	i Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	Er is contact tussen ILT en NEA over raakvlakken in de uitvoering. Onderdeel hiervan is ook laagdrempelige gegevensuitwisseling.
	ii Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
	iii Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	iv Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
	v Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	vi Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	
	7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?	ja
	8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan	Nee

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.	
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	Nvt
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?	Nvt
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	Niet anders dan de andere handhavende activiteiten
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	Nvt

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

<p>Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?</p>	<p>Capaciteit In de tekst van bijlage 1 is de benodigde capaciteit ingeschat. Deze is in totaal 7,93 fte.</p> <p>Informatie De wetgeving is voorlopige uitvoerbaar. Voor waarde is wel dat ILT beschikt over voldoende informatie. Het is wenselijk dat NEA en ILT onderling makkelijk gegevens kunnen uitwisselen.</p> <p>In de huidige wetgeving is nog geen specifieke bevoegdheid opgenomen om gegevens tussen NEA en ILT uit te wisselen en vast te leggen.</p>
---	--

3. Fraudebestendigheid

<p>1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?</p>	<p>Ja de verificateurs checken het monitoringsplan en de rapportages, zij worden ingehuurd door reders.</p> <p>Reders zouden voordeel kunnen hebben door fraude te plegen met conformiteitsdocument.</p> <p>Verder stellen brandstofleveranciers de brandstofcertificaten op.</p> <p>Brandstofleveranciers zouden met de bunker delivery note en het brandstofcertificaat fraude kunnen plegen (komt niet overeen met werkelijke brandstofkwaliteit).</p>
<p>2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.</p>	<p>Er is publiek toezicht op het private toezicht in de vorm van aanvullende NEA checks op het werk van verificateurs.</p> <p>Verificateurs moeten erkend zijn.</p>
<p>3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?</p>	<p>Belangrijk is dat de NAB niet alleen de erkenning van verificateurs regelt, maar ook het toezicht op het werk van verificateurs. Veel verificateurs hebben een accreditatie in of via het buitenland, dus daar hebben NEA en ILT weinig grip op. NEA zal wel zaken aan de RvA doorgeven, als dit aan de orde is.</p>
<p>4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?</p>	<p>ILT zal aan boord het papieren certificaat opvragen. Maar daarnaast ook in de database kijken of het certificaat niet is ingetrokken en of het papieren certificaat niet vervalst is.</p> <p>NEA zal het werk van verificateurs checken met aanvullende administratieve checks.</p> <p>ILT zal de brandstofkwaliteit onderzoeken om de brandstofcertificaten te checken.</p>

<p>Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend</p>	<p>De regelgeving is fraudegevoelig.</p> <p>Het systeem leunt sterk op privaat toezicht. NEA zal aanvullende checks doen op de administratie, waardoor</p>
---	--

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853

	<p>ook verificateurs scherp gehouden worden.</p> <p>Belangrijk is dat de NAB niet alleen de erkenning van verificateurs regelt, maar ook het toezicht op het werk van verificateurs. Veel verificateurs hebben een accreditatie in of via het buitenland, dus daar hebben NEA en ILT weinig grip op. NEA zal wel zaken aan de RvA doorgeven, als dit aan de orde is.</p> <p>Verder leunt het systeem sterk op documentcontrole. ILT ziet als risico dat ongewenste stoffen bij de brandstof worden gevoegd, die meetellen als hernieuwbare brandstof. Het is bijvoorbeeld onwenselijk dat gerecyclede olie wordt toegevoegd aan de brandstof. NEA voert een duurzaamheidscheck uit op het brandstofcertificaat, maar om het genoemde risico te verkleinen is een check nodig of de brandstof 'on-spec' is. Hiervoor wil ILT brandstofmonsters analyseren. Samenwerking tussen ILT en NEA over bevindingen is belangrijk, om te voorkomen dat NEA goedkeuring geeft en ILT onderzoek en/of sancties wil toepassen.</p>
--	---

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken transport

Datum
13 november 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/44853