



CHECKLIST HUF-TOETS

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.

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	REGULATION (EU) 2023/2405 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 October 2023 on ensuring a level playing field for sustainable air transport (ReFuelEU Aviation)
Beoordelaar(s)	Aerodromes (ADR) Team Luchthavens (TVM) en ILT-loket
Deadline	28 juni 2024
Extra info	Deze HUF toets concentreert zich met name op artikel 6 Verplichtingen voor Unieluchthavenbeheerders om de toegang tot duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren. Waar nodig wordt ook verwezen naar andere artikelen.
Korte samenvatting regelgeving	Deze EU verordening voorziet in geharmoniseerde regels voor het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Manager toezicht luchtvaart.

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?	Ja. EU verordening 2024/2405 Artikel 1 Onderwerp Deze verordening voorziet in geharmoniseerde regels voor het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja. EU verordening 2024/2405 Artikel 2 Toepassingsgebied 1. Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigexploitanten, op Unieluchthavens en hun respectieve beheerders, en op luchtvaartbrandstofleveranciers.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja.

	Er zit wel enig risico in de formulering van de artikelen 6 Lid 1 en 2: niet helder is geformuleerd welke noodzakelijke maatregelen de luchthaven moet treffen en/of welke infrastructuur aangeboden moet worden. Dit kan leiden tot afwijkende interpretaties.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	<p>Ja vanuit de EU-verordening wel. De formele toewijzing van de verantwoordelijkheden voor het toezicht op de luchthavens moet nog wel formeel aan de ILT worden toegewezen.</p> <p>De verantwoordelijkheden op grond van de artikelen 5 lid 2 (beoordelen uitzonderingen tankverplichting) en lid 3 (ontheffingen tankverplichting) zijn nog niet uitgekristalliseerd op EU niveau, en derhalve ook nog niet toebedeeld aan een toezichthouder of vergunningverlener. Dit lijken arbeidsintensieve taken.</p> <p>Er lijkt geen sprake meer te zijn van een algemene rapportageverplichting van de luchthaven. Alleen nog informatie verstrekken indien er moeilijkheden zijn bij levering. Aanbeveling is om te verduidelijken welke rapportageverplichtingen de luchthaven en het bevoegd gezag hebben, inclusief de termijn waarop en gegevens waarover en wanneer zij precies moeten rapporteren. Zowel richting ILT (luchthavens) als richting Commissie en Agentschap (ILT). Zie de artikelen 3, 6, 13 en 17.</p>

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja, luchthavenexploitanten, luchtvaarttuigexploitanten en luchtvaartbrandstofleveranciers. Voor de ILT betreft het luchthavenexploitanten.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	<p>Ja</p> <p>Artikel 6 lid 3 geeft echter wat onduidelijkheid. Bij niet-naleving heeft de luchthaven 3 jaar de tijd om adequate toegang te Verlenen tot de infrastructuur: betreft dit alleen geheel nieuwe infra (elec, waterstof?). De ILT gaat ervan uit dat dit niet de klachten betreft over storingen aan het huidige systeem: dat zou onverwijld moeten, anders blijven vliegtuigen aan de grond staan.</p>
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	<p>Ja</p> <p>Ook hier bestaat enig risico in de formulering van de artikelen 6 Lid 1 en 2: niet helder is geformuleerd welke noodzakelijke maatregelen de luchthaven precies moet treffen en/of welke infrastructuur aangeboden moet worden. Dit kan leiden tot afwijkende interpretaties.</p>
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Ja

5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Nee

1.3 Handhaving door de toezichthouder

<p>1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?</p>	<p>Formeel zal de toezichthouder nog aangewezen moeten worden. In een compliance matrix kan door de lidstaat (DGLM) worden aangewezen welke toezichthouder voor welk artikel uit de verordening verantwoordelijk is.</p> <p>Het gaat dan om toezicht op de kwaliteit/compliance van de infrastructuur die beschikbaar wordt gesteld om SAF te leveren. Deze verantwoordelijkheid ligt dichtbij de verantwoordelijkheid van de ILT (team Luchthavens) zoals die op basis van de EASA ADR verordening ADR 2014/139 al wordt uitgevoerd. Alsmede het toezicht op de adequate oplossing door luchthavens van klachten van airlines over deze infrastructuur en brandstoflogistiek.</p> <p>Voor het toezicht op Eindhoven Airport zal nog moeten worden afgestemd met de militaire toezichthouder (MLA). De ILT gaat er vooralsnog van uit dat het toezicht op het civiele deel onder haar toezicht zal vallen. Formeel is dit nog niet vastgelegd.</p> <p>Voor Artikel 5 lid 2 Beoordelen uitzondering op de tankverplichting en Artikel 5 lid 2 Vrijstellingsverzoek is het nog niet duidelijk welke Nederlandse toezichthouder deze beoordelingsrol zal krijgen. Indien dit bij de ILT belegd wordt, zal de capaciteit hiervoor later nog aangevraagd worden.</p> <p>Ook voor artikel 5 lid 3 (het beoordelen en afgeven van ontheffingen) is nog geen toezichthouder resp. vergunningverlener aangewezen. De wijze waarop deze artikelen tot uitvoering moeten komen is nog onderwerp van de Europese working group.</p> <p>Artikel 17 maakt nog onvoldoende duidelijk welke rol in de ontwikkeltrajecten (richting andere energiebronnen dan drop-in brandstoffen) van de toezichthouders wordt verwacht. De ILT heeft in deze HUF daarom nog geen rekening gehouden met input van de ILT tijdens het ontwikkeltraject, en de capaciteit en kennisontwikkeling die noodzakelijk is om de vergunningverlening en het toezicht rond nieuwe technologieën (elektrisch vliegen, waterstof) op luchthavens adequaat invulling te kunnen geven. Deze situatie zal op middellange termijn gaan spelen.</p>
--	--

2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Ja. Handhaving staat beschreven in artikel 12 van de verordening.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	Ja. Normstelling is duidelijk met inachtneming van de eerderbeschreven risico's. Voor het adequaat oplossen van een klacht is geen concrete normstelling geformuleerd. Hier moet de ILT haar algemene handhavingsstrategie hanteren.
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?	Ja voor dit moment. De ILT staat via de Wet Luchtvaart diverse sanctiemiddelen ter beschikking: artikel 11.15, onderdeel b, van de Wet luchtvaart (bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang). Artikel 11.16, eerste lid, onder e (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. Aandachtspunt: De bepaling van de hoogte van de boete voor brandstofleveranciers en luchtvaartmaatschappijen is afhankelijk van de prijs van de SAF. Deze boetesystematiek geldt volgens lid 7 ook voor de boetes aan luchthavens (art 6). Boetes aan de luchthavens zijn volgens de ILT echter niet afhankelijk van de SAF-prijzen. De ILT gaat ervan uit dat dit abusievelijk zo in de Verordening staat (art 12 lid 7).
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen?	Nee, niet in het reguliere toezicht. De ILT helpdesk krijgt klachten binnen van luchtvaartmaatschappijen. Mogelijk wordt hier ook de naam van de betrokken gezagvoerder genoemd. Daar zijn mogelijk wel persoonsgegevens bij betrokken.
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)	Nee. Terwijl hieraan wel behoefte is: uitwisseling van informatie tussen NEa en ILT, tussen toezichthouders en beleid, Commissie en Agentschap moeten mogelijk zijn. 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. Aandachtspunt daarbij is ook

	dat toezichtinformatie niet versnipperd wordt vastgelegd in verschillende informatiesystemen.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja. De ingangsdatum is reeds verstreken. De verordening is van toepassing met ingang van 1 januari 2025 voor luchthavens. Vanaf 2026 zal het toezicht ingaan.

<p>Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend,</p>	<p>Voor de ILT zal de handhaafbaarheid naar verwachting geen problemen opleveren omdat op luchthavens de veiligheidsaspecten van de infrastructuur en kwaliteit van de brandstof nu al door de ILT wordt gecontroleerd.</p> <p>Voor het toezicht op luchthavens gaat het om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schiphol; - Eindhoven (voor wat betreft het burgermedegebruik); - Rotterdam; en - Maastricht. - Een opt-in voor Groningen zou nog tot de mogelijkheden kunnen behoren (PM). <p>De summiere beschrijvingen van de verplichtingen van de luchthavens (artikel 6) zorgen voor het risico dat verschillen in interpretatie kunnen ontstaan tussen toezichthouder, luchthaven en/of luchtvaartmaatschappijen.</p> <p>De rapportageverplichtingen van luchthavens en toezichthouder zijn nog onvoldoende duidelijk omschreven.</p>
---	---

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 Europa (website) en DGLM worden enkele communicatie-activiteiten verwacht, nog niet duidelijk is welke.</p> <p>De ILT voorziet dat zij zelf nog langs de betrokken luchthavens zal gaan om () sector partijen duidelijk te maken waar de EU-verordening over gaat en wat de rol van de ILT (Team Milieu en Team Luchthavens) daarin betekent.</p> <p>De werkwijze van het ILT-loket voor klachten van luchtvaartmaatschappijen, zal naar verwachting via de luchthavens aan de airlines gecommuniceerd worden en op de ILT en NEa website komen te staan.</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.	<p>Nee.</p> <p>Het toezicht en het behandelen van klachten sluit redelijk goed aan bij de huidige organisatievorm.</p>

		De verordening bevat een voorziening voor een ontheffing (artikel 5, lid 3). Dat kan niet in een toezichtteam ondergebracht worden. Hiervoor zal gekeken moeten worden naar een team vergunningverlening, waardoor versplintering van de uitvoering zal plaatsvinden. Hierover zijn echter nog Europees en nationaal nog gesprekken gaande bij welke toezichthouder (vergunningverlener) de verantwoordelijkheden zullen liggen.
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) ? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?		Ja. Zie bijgaand overzicht voor de voorlopige capacitaire gevolgen Het aantal in te zetten uren bij een uitbreiding naar andere energiedragers zoals waterstof en elektra zal in de toekomst toenemen. Ook zijn er nog een aantal andere PM posten.
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?		Nee. Ja. Ja, werkinstructie voor hets auditeren en controleren van de infrastructuur en logistiek op de betreffende 4 luchthavens. En meldingenformulieren, werkinstructies en Q&A's voor het omgaan met klachten door de ILT-helpdesk. Wat er nodig is voor de rapportages richting Commissie en Agentschap is nog niet duidelijk, aangezien de rapportageverplichtingen nog niet duidelijk zijn.
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. 97 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:		Vanuit het Team Luchthavens is de uitbreiding van haar taak op basis van artikel 6 van de verordening beperkt. Het behandelen van klachten zal naar verwachting ook een beperkte taak zijn voor het ILT-loket en team Infra, maar moet wel worden ingeregeld. Er is geen vergunningverlening vooraf maar er is wel een mogelijkheid voor ontheffingen (art 5). Het is nu niet inzichtelijk te maken wat de omvang van aanvragen voor ontheffingen zal zijn en hoeveel tijd een dergelijk ontheffing vergt.
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Zie bijlage
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	geen
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	geen

5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Zie bijlage
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	geen
6.	Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening?	Onbekend. De rapportageverplichtingen vanuit Europa zijn nog onduidelijk. Daardoor is ook de noodzaak voor een eventuele koppeling met de rapportagesystemen van de ILT nog onbekend.
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 ?	Ja. Toezicht en handhaving wordt in een rapport opgenomen (Holmes). Rapportagefrequentie en -vorm richting Europa is nog onduidelijk.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	Nee. Holmes en TripleForms en ILT-helpdesk systeem (RightNow) passen hier.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Ja in Holmes of O schijf omgeving.
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	Ja NEA en ILT (Team Milieu en Team Luchthavens en in geval van fraude ook IOD). ILT en Commissie en Agentschap.
	i Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	Nee nog niet.
	ii Als de Normadresaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	Nee nog niet.
	iii Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	Nee, nog niet.
	iv Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	Nee (SLA's tussen luchthaven en brandstofleveranciers, brandstof mengsel kunnen daarin een bijdrage leveren).
	v Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	Nee, nog niet.
	vi Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Nee.
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 ?	Nee.
8.	Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.	Nee.
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	Geen.

specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	
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 ?	Nee.
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	Nee.
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 milieuaspecten.	Nee.

<p>Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren? Bij voorkeur zodanig formuleren dat de letterlijke tekst hiervan in de aanbiedingsbrief kan worden opgenomen.</p>	<p>Voor zover nu bekend zijn de taken uitvoerbaar, zie bijlage voor de begrote capaciteitsinzet.</p> <p>In de toekomst kan door uitbreiding van het toezicht op waterstof en elektrische energiedragers het werk in het toezicht ook toenemen¹. De ILT adviseert om een inventarisatie door de ILT te laten uitvoeren op de veiligheidseffecten van het gebruik van waterstof en elektrische voorzieningen op luchthavens.</p> <p>Ook kan het toezicht intensiveren doordat gebruik van SAF impact kan hebben op effectiviteit van huidige brandbestrijding. Dat is nu nog niet bekend².</p>
---	--

3. Fraudebestendigheid

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>Niet bekend.</p> <p>Aandachtspunt: Voor wat betreft de tankverplichting van luchthavens, bestaat de mogelijkheid dat er tankering plaatsvindt door airlines omdat zij belang hebben bij een lage kerosineprijs. Het aanvragen van uitzonderingen of ontheffingen (artikel 5 verordening) op de 90%-tankverplichting zal om die reden daarom kritisch gezien moeten worden.</p>
---	---

¹ De huidige verordening kan in de nabije toekomst effect hebben op de levering van waterstof en elektrische energiedragers op luchthavens. Het effect daarvan is nu nog niet inzichtelijk. Dat betekent dat op een later tijdstip de effecten van deze verordening onder invloed van ontwikkelingen in de praktijk opnieuw beoordeeld moeten worden. Waterstof bijvoorbeeld speelt nu nog een zeer kleine rol op betreffende luchthavens. Dat kan snel anders worden. Hetzelfde geldt voor elektrisch vliegen. De eerste ontwikkelingen met betrekking tot het vliegen op waterstof en elektra manifesteren zich al voorzichtig in de praktijk en dat het belangrijk is daar aansluiting bij te houden.

² Voor het Team Luchthavens is het belangrijk aan te geven dat voor het gebruik van SAF er nog onvoldoende onderzoek is gedaan naar de effecten voor brandbestrijding zeker in relatie tot de huidige transitie van Fluorhoudend blusschuim (AFFF) naar Fluorvrije blusschuimen (3F schuim). Het is daarom nog niet duidelijk wat het gebruik van SAF betekent voor de brandbestrijding. Mogelijk zullen tactieken en technieken moeten worden aangepast. Wat dit betekent voor de implementatie en het toezicht is (nog) niet duidelijk.

<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>Ja. Overweging (24) "Om mogelijke fraude tegen te gaan, onder meer met betrekking tot de grondstoffen die nodig zijn voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen die van buiten de Unie worden ingevoerd, is het noodzakelijk dat de lidstaten, in samenwerking met de bevoegde instanties van de Unie, het controlemechanisme voor transporten versterken, onder meer door inspecties ter plaatse uit te voeren, overeenkomstig de toepasselijke Unieregelgeving. In dit verband heeft de Commissie overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001 uitvoeringsvoorschriften betreffende duurzaamheidscertificering vastgesteld om de regels inzake betrouwbaarheid, transparantie en onafhankelijke controle en inzake samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten bij het toezicht op de controle verder te harmoniseren en te versterken."</p> <p>Overweging (48) "Daartoe kan onder meer worden onderzocht of een systeem van verhandelbare leverings- en aankoopcertificaten voor duurzame luchtvaartbrandstoffen kan worden opgezet, met elementen van een boek- en claimregeling, waarbij een gelijk speelveld en een hoog niveau van milieu-integriteit worden gewaarborgd, de samenhang met ander Unierecht, waaronder de Richtlijnen 2003/87/EG en 2009/28/EG, wordt gewaarborgd en het risico op fraude, onregelmatigheden of dubbele claims tot een minimum wordt beperkt."</p>
<p>3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?</p>	<p>Ja, de AWB en het LHSO kan worden toegepast in geval van sancties, zie ook artikel 12 van de verordening: "De lidstaten stellen de voorschriften vast met betrekking tot de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de sancties worden uitgevoerd"....</p> <p>Er zijn voorlopige werkafspraken tussen NEa en ILT/IOD om eventuele signalen van fraude eventueel op te sporen.</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>Nee.</p>
<p>Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend, bij voorkeur zodanig formuleren dat de letterlijke tekst hiervan in de aanbiedingsbrief kan worden opgenomen.</p>	<p>Deze verordening bevat elementen die fraude moeten kunnen voorkomen. In overwegingen bij de verordening: (24) en (48). In het geval er niettemin signalen van fraude in de brandstofketen zijn, kan toezichthouder NEa deze fraude, bespreken met de ILT/IOD. Voor de strafrechtelijk vervolging van eventuele fraude, is het raadzaam in de</p>

	wetgeving een mogelijkheid voor toepassing van strafrecht op te nemen.
--	--

Bijlage: voorlopige concept-capaciteitsbegroting

Onderstaande begroting is van toepassing op het toezicht op luchthavens waar alleen kerosine getankt wordt. Indien andere infrastructuur zoals die voor elektrisch vliegen of waterstof in beeld komen, zal deze begroting aangepast moeten worden.

ILT-taak Refuel EU aviation, op luchthavenexploitanten	Kentallen (per jaar)	Benodigde capaciteit
JAARLIJKSE INZET		
Toezicht op naleving door luchthavens (in jaarlijkse audits op luchthavens)	4 luchthavens, 4 audits	50 uur Team Infra
Ontvangen en doorgeleiden meldingen klachten naar inspectieteam	... klachten ... vragen over Refuel	10 Uur (ILT-Loket) 40 Uur (ILT-loket)
Toezicht op luchthavens n.a.v. klacht luchtvaartmaatschappij	... Informatie opvragen bij luchthavens en beoordelen informatie en mitigatie ... Eventuele praktijkcontroles bij opslag, distributie en tanken	10 Uur (ILT loket) 24 Uur (team Infra)
Rapportage en informatieverstrekking aan EU	.	8 Uur (team Infra)
Handhaving en opleggen sancties in geval van niet-naleving door luchthaven	... Verzoek om maatregelen te treffen, boetes.	PM Uur (team Infra)
	... handhavingsrapportage, cc naar Cie en Agentschap	PM Uur (team Infra)
Beoordelen van en handhaving op uitzonderingen (art 5 lid 2) op tankverplichting.	Is nog niet duidelijk wat taak precies inhoudt en nog niet belegd in NL	PM
Beoordelen van en leveren van ontheffingen (art 5 lid 3) voor de tankverplichting.	Is nog niet duidelijk wat taak precies inhoudt en nog niet belegd in NL	PM
Informatie uitwisseling met NEA n.a.v. klachten airlines		8 uur (team Infra)
Juridisch advies handhaving, boetes, bezwaar en beroep		PM ... Uur (team Juridisch)
Uitvoering boete		PM ... Uur (Boetebureau)

Opsporing fraude brandstofketen op verzoek van NEA	Onderzoek, Opsporing (1 onderzoek wordt begroot op 1363 uur)	PM (ILT/IOD). Ook afhankelijk van prioriteiten OM en capaciteit IOD.
Bijdragen aan Agentschap en Commissie (formats? Content?)	1 x per jaar Technische rapportage Agentschap; 1 x per 4 jaar Commissierapportage; Bijdragen aan overige rapportages ex artikel 17	8 uur (team Infra) 8 uur (team Infra) PM
vakgroepoverleg ILT, afstemming team Milieu, en coördinatieoverleg met Nea en DGLM; eventueel deelname expertgroup EU.	8 overleggen per jaar	32 uur (team Infra, team Milieu)
Deelname projectgroep DGLM beleidsvoorbereiding nieuwe technologieën (elec, waterstof).	3-4 overleggen per jaar	24 uur (team Infra, team Milieu)
Kennisopbouw inspecteurs op nieuwe energiebronnen (elec, waterstof) en bijbehorende infrastructuur		PM
Totaal jaarlijks		222 uur + PM (grote onzekerheid)
EENMALIG (2024/2025)		
Handhavings- en sanctiestrategie ontwikkelen. Juridisch kader inrichten om sancties op te kunnen leggen. Inventarisatie inbreuken en sancties	Afstemming met DGLM en NEA	16 uur Team infra 16 uur Team Juridisch en team Boetebureau
Inrichten toezicht Eindhoven en afstemming met MLA		16 uur
Opleiden inspecteurs		16 uur
Opleiden inspecteurs nieuwe technologieën (elect, waterstof infra)	(pas vanaf 2027?)	PM (200 uur?)
Inrichten administratie (klachtenloket, toezicht, handhaven, boete en bezwaar proces, rapportages)	vragenlijst en rapportage in Holmes, klachtenformulier Triple Forms en RightNow, administratie CJIB en Boetebureau, (ICT link Holmes met EU?)	40 uur (ILT loket) 10 uur (toezicht) 20 uur (boetebureau)

Communicatie met ondertoezichtstaanden	website ILT, Q&A ILT-loket, ronde langs luchthavens	36 uur (team Infra en ILT loket)
Totaal eenmalig		170 uur + PM