



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afdeling Duurzame  
Luchtvaart

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/390028

**Contactpersoon**

M. Roelofs  
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-12324518  
maarten.roelofs@minienw.nl

Datum 21 december 2023  
Betreft Informatie over de verplichtingen onder de ReFuelEU  
verordening voor luchtvaart

Geachte heer/mevrouw,

Met deze brief informeert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) u over de verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (bekend als ReFuelEU Luchtvaart). Deze brief is gericht aan luchtvaartbrandstofleveranciers, luchtvaartuigexploitanten en luchthavens (beheerders). De ReFuelEU-verordening treedt op 1 januari 2024 in werking en zal de nodige wijzigingen en voorbereiding vereisen.

### **Fit for 55-pakket**

De ReFuelEU-verordening maakt deel uit van het Fit for 55-pakket. Dit is een reeks voorstellen van de Europese Commissie (EC) en verwijst naar de doelstelling van de EU om in 2030 de netto-uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te hebben verminderd ten opzichte van 1990. In oktober 2023 namen het Europees Parlement en de Raad van de EU de ReFuelEU-verordening definitief aan. In de bijlage treft u de definitieve wetstekst aan.

### **ReFuelEU-verordening**

De ReFuelEU-verordening is bedoeld om het aanbod en de vraag naar duurzame luchtvaartbrandstoffen (Sustainable Aviation Fuels, oftewel SAF) te vergroten en de luchtvaartsector klaar te stomen voor de Europese klimaatdoelen in 2030 en 2050. De ReFuelEU-verordening neemt verplichtingen op voor luchtvaartbrandstofleveranciers, luchtvaartuigexploitanten en luchthavens. Deze worden hieronder verder toegelicht.

### **Verplichtingen luchtvaartbrandstofleveranciers**

Een luchtvaartbrandstofleverancier is een brandstofleverancier<sup>1</sup> die luchtvaartbrandstof of waterstof voor de luchtvaart levert aan een Unieluchthaven. De verplichting tot het bijmengen van duurzame brandstoffen ligt vanaf 2025 bij de luchtvaartbrandstofleveranciers. Luchtvaartbrandstofleveranciers moeten ervoor zorgen dat vanaf 2025 alle luchtvaartbrandstof die ze op Unieluchthavens<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 38 van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (2009/28/EC). Dit is de partij met uitslag tot verbruik van luchtvaartbrandstoffen.

<sup>2</sup> Een luchthaven zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad waar tijdens de vorige rapportageperiode het passagiersverkeer hoger was dan

aan luchtvaartuigexploitanten leveren, een minimumaandeel SAF bevat<sup>3</sup>. Vanaf 2030 moet dit ook een minimumaandeel synthetische luchtvaartbrandstof bevatten. Deze verplichte percentages aan SAF zullen tot 2050 geleidelijk stijgen.<sup>4</sup> Het flexibiliteitsmechanisme<sup>5</sup> staat luchtvaartbrandstofleveranciers toe om tot en met 2034 aan de vastgestelde minimumpercentages SAF<sup>6</sup> te voldoen via een gewogen gemiddelde van de leveringen aan alle Unieluchthavens. Daarnaast leveren luchtvaartbrandstofleveranciers alle relevante en nauwkeurige informatie aan luchtvaartuigexploitanten voor diens rapportverplichtingen.<sup>7</sup>

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afdeling Duurzame  
Luchtvaart

**Datum**  
21 december 2023

De lidstaat waarvan de bevoegde autoriteiten verantwoordelijk zijn voor de naleving van de ReFuelEU-verordening is de lidstaat waar de luchtvaartbrandstofleverancier zijn hoofdvestiging heeft.<sup>8</sup> De EC zal begin 2024 komen met een geconsolideerde lijst van luchtvaartbrandstofleveranciers en de toedeling aan de respectievelijke lidstaten.

Luchtvaartbrandstofleveranciers rapporteren uiterlijk op 14 februari van elk rapportagejaar, en voor het eerst in 2025, alle relevante informatie aan in de daartoe bedoelde Uniedatabank.<sup>9</sup> IenW is zich bewust van de vertraging omtrent de technische afronding van de Uniedatabank. IenW zal bij de EC aandacht blijven vragen voor een spoedige afronding zodat de noodzakelijke helderheid voor rapportage wordt verschaft.

### **Verplichtingen luchtvaartuigexploitanten**

Een luchtvaartuigexploitant is een persoon die tijdens de vorige rapportageperiode minstens 500 commerciële passagiersvluchten of 52 commerciële vrachtluchten heeft uitgevoerd vanaf Unieluchthavens of, als die persoon niet kan worden geïdentificeerd, de eigenaar van het luchtvaartuig. Luchtvaartuigexploitanten moeten ervoor zorgen dat de jaarlijkse hoeveelheid brandstof die ze op elke Unieluchthaven tanken, minstens 90% bedraagt van de jaarlijks benodigde hoeveelheid brandstof per Unieluchthaven.<sup>10</sup>

Luchtvaartuigexploitanten worden door de EC aan de Lidstaten toegewezen.<sup>11</sup> De EC zal jaarlijks een lijst publiceren met de in-scope zijnde luchtvaartuigexploitanten voor het aankomende rapportagejaar. De deelnamebepaling voor een rapportagejaar wordt gebaseerd op n-2 gegevens. Dit betekent dat voor rapportagejaar 2025 gegevens van Eurocontrol uit 2023 worden gebruikt. Partijen die onder de drempelwaarde vallen kunnen opteren om voor de

---

800.000 passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 100.000 ton, en die niet gelegen is in een ultraperifeer gebied, zoals vermeld in artikel 349 VWEU.

<sup>3</sup> Artikel 4 ReFuelEU-verordening.

<sup>4</sup> 2025: 2% | 2030: 6% | 2035: 20% | 2040: 34% | 2045: 42% | 2050: 70%

<sup>5</sup> Artikel 15 ReFuelEU-verordening

<sup>6</sup> In artikel 3 zijn SAF gedefinieerd als biobrandstoffen, synthetische brandstoffen, brandstoffen op basis van hergebruikt koolstof en koolstofarme synthetische brandstoffen.

<sup>7</sup> Onder artikel 9 (2) moeten brandstofleveranciers zo snel mogelijk, en uiterlijk op 14 februari van elk rapportagejaar, deze informatie verstrekken aan luchtvaartuigexploitanten.

<sup>8</sup> Artikel 3 (21): het hoofdkantoor of de statutaire zetel van een leverancier van luchtvaartbrandstoffen in de Lidstaat waar de voornaamste financiële en operationele controle over de luchtvaartbrandstof wordt uitgeoefend. Artikel 11 (8): voor luchtvaartbrandstofleveranciers waarvan de hoofdvestiging niet in een Lidstaat ligt, is de verantwoordelijke Lidstaat de Lidstaat waarin de luchtvaartbrandstofleverancier de meeste luchtvaartbrandstoffen heeft geleverd in 2023 of in het eerste jaar waarin hij luchtvaartbrandstoffen in de Unie heeft geleverd, indien dat later is.

<sup>9</sup> Artikel 10: de in artikel 31 bis van Richtlijn (EU) 2018/2001 bedoelde Uniedatabank.

<sup>10</sup> Artikel 5 ReFuelEU-verordening.

<sup>11</sup> Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie van 5 augustus 2009 betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die op of na 1 januari 2006 een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met specificatie van de administrerende Lidstaat van elke vliegtuigexploitant (PB L 219 van 22.8.2009, blz. 1).

toepassing van de ReFuelEU-verordening als luchtvaartuigexploitant te worden behandeld.<sup>12</sup>

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afdeling Duurzame  
Luchtvaart

Luchtvaartuigexploitanten rapporteren jaarlijks, conform het voorziene rapportagemodel, in de daartoe bedoelde ReFuelEU Reporting Tool. Uiterlijk op 31 maart van elk rapportagejaar, en voor het eerst in 2025, stellen luchtvaartuigexploitanten de bevoegde autoriteiten en EASA in kennis van de relevante informatie met betrekking tot een bepaalde rapportageperiode.<sup>13</sup>

**Datum**  
21 december 2023

Er wordt tevens een vrijwillig milieulabelsysteem ingesteld waarmee de milieuprestaties van vluchten die onder de ReFuelEU-verordening vallen kunnen worden gemeten. Op 22 en 23 januari 2024 volgt een EASA-workshop voor luchtvaartuigexploitanten. Eind 2024 moet de definitieve uitvoeringshandeling worden vastgesteld.

### **Verplichtingen Unieluchthaven(beheerders)**

Een Unieluchthaven<sup>14</sup> is een luchthaven waar tijdens de vorige rapportageperiode het passagiersverkeer hoger was dan 800.000 passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 100,000 ton, en die niet gelegen is in een ultraperifeer gebied.<sup>15</sup> Een Unieluchthavenbeheerder is de instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten, op grond van de nationale wet- of regelgeving of van overeenkomsten de taak heeft de luchthaven- of luchthavennetwerkinfrastructuur te besturen en te beheren en de activiteiten van de verschillende in de betrokken luchthavens of luchthavennetwerken aanwezige ondernemingen te coördineren en te controleren<sup>16</sup>.

Unieluchthavens worden door de EC aan de lidstaten toegewezen. De EC zal jaarlijks een lijst met de in-scope zijnde Unieluchthavens publiceren. De deelnamebepaling voor de rapportageverplichtingen wordt, net als bij luchtvaartuigexploitanten, gebaseerd op n-2 gegevens. Voor Unieluchthavens geschiedt dit op basis van Eurostat gegevens.

Luchthavens die onder de drempelwaarde vallen of zich begeven in een ultraperifeer gebied kunnen opteren om als Unieluchthaven onder de ReFuelEU-verordening behandeld te worden. In dit geval moet de luchthaven de bevoegde Lidstaat, de EC en EASA informeren voor 30 juni van dat jaar om het rapportagejaar daarop volgend als Unieluchthaven onder de ReFuelEU-verordening behandeld te worden.

Unieluchthavenbeheerders moeten alle nodige maatregelen nemen om de toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen met een minimaal percentage SAF te faciliteren.<sup>17</sup> Indien luchtvaartuigexploitanten hinder ondervinden bij deze toegang kan de bevoegde autoriteit de

<sup>12</sup> In dit geval dient de verantwoordelijke Lidstaat, EASA en EC te worden geïnformeerd. Dit moet voor 30 juni in het jaar voorafgaand aan het rapportagejaar.

<sup>13</sup> Artikel 8 ReFuelEU-verordening.

<sup>14</sup> Zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad.

<sup>15</sup> Artikel 349 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

<sup>16</sup> Zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 2, van Richtlijn 2009/12/EC of, indien de betrokken Lidstaat het beheer van de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen voor brandstofdistributiesystemen heeft voorbehouden aan een andere instantie overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Richtlijn 96/67/EG van de Raad(13), die andere instantie.

<sup>17</sup> Op luchthavens binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1).

Unieluchthavenbeheerder verzoeken om de nodige informatie te verstrekken. Bij niet-naleving verzoekt de bevoegde autoriteit de Unieluchthavenbeheerders om adequate toegang van luchtvaartuigexploitanten tot SAF binnen drie jaar te verhelpen.<sup>18</sup> De bevoegde autoriteit stuurt alle relevante informatie voortvloeiend uit het bovenstaande door aan EASA ten behoeve van het jaarlijkse technisch rapport.<sup>19</sup>

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afdeling Duurzame  
Luchtvaart

**Datum**  
21 december 2023

Unieluchthavenbeheerders werken samen met luchtvaartbrandstofleveranciers, brandstofafhandelaars<sup>20</sup> en met de lidstaat bij de voorbereiding van de nationale beleidskaders voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Partijen spannen zich in om de toegang tot waterstof of elektriciteit te faciliteren en infrastructuur en diensten te bieden voor de noodzakelijke levering, opslag en aan boord nemen van dergelijke waterstof of elektriciteit.<sup>21</sup>

Unieluchthavenbeheerders rapporteren uiterlijk 31 maart 2025, en vervolgens om de twee jaar, voor hun respectievelijke Unieluchthaven over de voortgang van bestaande projecten met betrekking tot bovenstaande paragraaf.<sup>22</sup>

### **Inwerkingtreding**

De ReFuelEU-verordening treedt in werking met ingang van 1 januari 2024. Echter zijn enkele artikelen pas met ingang van 1 januari 2025 van toepassing.

#### *ReFuelEU-artikelen van toepassing vanaf 1 januari 2025*

| <b>Artikel</b> | <b>Betreffende</b>   |
|----------------|--|
| Artikel 4      | Percentages op Unieluchthavens beschikbare duurzame luchtvaartbrandstoffen (bijmengverplichting luchtvaartbrandstofleveranciers) |
| Artikel 5      | Tankverplichting voor luchtvaartuigexploitanten  |
| Artikel 6      | Verplichtingen voor Unieluchthavenbeheerders om de toegang tot duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren                    |
| Artikel 8      | Rapportageverplichtingen voor luchtvaartuigexploitanten  |
| Artikel 10     | Rapportageverplichtingen voor luchtvaartbrandstofleveranciers  |

### **Vervolg**

IenW is reeds gestart met de noodzakelijke vervolgstappen voor de implementatie. Dit gebeurt in afstemming met de relevante partijen, waaronder de beoogde toezichthouders Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De NEa is beoogd toezichthouder voor luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten. De ILT is beoogd toezichthouder voor Unieluchthavens. Beide toezichthouders krijgen de taak om de verplichtingen onder de ReFuelEU-verordening te handhaven, inclusief het opleggen van boetes bij niet-naleving.

Het wetsvoorstel waarmee de ReFuelEU-verordening wordt geïmplementeerd zal in de eerste helft van 2024 worden aangeboden aan de Tweede Kamer. Het

<sup>18</sup> Artikel 6 (3) ReFuelEU-verordening.

<sup>19</sup> Artikel 13 ReFuelEU-verordening.

<sup>20</sup> Artikel 3 (20) ReFuelEU-verordening: een verlener van grondafhandelingsdiensten die tank- en leegpompvoorzieningen 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;

<sup>21</sup> Artikel 7 (1) en (2) ReFuelEU-verordening.

<sup>22</sup> Artikel 7 (3) ReFuelEU-verordening.

voorstel wordt daarna aan de Eerste Kamer voorgelegd. IenW zal u over de uitkomsten van het parlementaire proces informeren.

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afdeling Duurzame  
Luchtvaart

Ten behoeve van de implementatie zijn de EC en EASA gestart met het 'ReFuelEU MS Network' en de 'sub-group on sustainable aviation' als onderdeel van de 'Expert Group on Aviation Internal Market'. In deze twee gremia kunnen lidstaten hun aandachtspunten en (beleidsmatige en juridische) interpretaties onderling en met de EC en EASA bespreken. In 2024 zullen de EC en EASA de volgende producten opleveren:

**Datum**  
21 december 2023

- Een lijst van luchtvaartbrandstofleveranciers, unieluchthavens en luchtvaartuigexploitanten per lidstaat;
- Richtlijnen ten aanzien van de in artikel 5 genoemde uitzonderingen voor de tankverplichting;
- Een analyse voor eventuele aanvullingen op het in artikel 15 genoemde flexibiliteitsmechanisme;
- Uitvoeringshandelingen met betrekking tot het in artikel 14 benoemde milieulabelsysteem;
- Verdere informatie over de inrichting van de boetesystematiek.

IenW zal er naar streven om u tijdig te informeren over de bovengenoemde ontwikkelingen en u in staat te stellen de relevante aandachtspunten met ons te delen. U wordt nader geïnformeerd over de informatiebijeenkomsten die in 2024 hiervoor worden gepland.

Luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten kunnen voor verdere uitvoeringscommunicatie- en informatie terecht bij de NEa: [Home | Nederlandse Emissieautoriteit](#). Luchthavens kunnen zich wenden tot de ILT: [Home | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#).

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog verdere vragen hebben dan kunt u contact met mij opnemen.

Met vriendelijke groet,

M. Roelofs  
*Beleidsmedewerker*