



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

**OPENBAAR**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Maritieme Zaken  
T.a.v. (Plaatsvervangend) Directeur-Generaal Luchtvaart en  
Maritieme Zaken  
Rijnstraat 8, The Hague  
2500 EX Den Haag

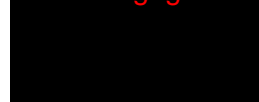
**ILT**

Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

Postbus 16191  
2500 BD Den Haag

**Contactpersoon**

**Persoonsgegevens**



Datum 27 mei 2024  
Betreft HUF-toets Uitvoeringswet FuelEU Maritiem

**Ons kenmerk**

ILT-2024/25843

**Uw kenmerk**

IENW/BSK-2024/98941

**Bijlage(n)**

2

Geachte **Persoonsgegevens**,

Op 21 maart 2024 ontving ik van u het verzoek een 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).

In deze brief ga ik in op uw verzoek om een HUF toets uit te voeren. Voor deze toets is als basis gebruikt:

- Concept teksten uitvoeringswetten van HBJZ;
- FuelEU Maritime verordening 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.

Deze HUF toets richt zich alleen op de wijzigingsvoorstellen voor zeevaart. De HUF toets voor luchtvaart wordt separaat geleverd.

## 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 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 vanaf 2030 te verplichten walstroom te gebruiken om luchtvervuiling te reduceren.

De Fuel EU verordening maakt scheepvaartmaatschappijen verantwoordelijk voor rapportages van het brandstofgebruik van hun schepen en het (aantoonbaar) voldoen aan de reductieverplichting en de walstroomplicht. Het schip moet een FuelEU-conformiteitsdocument aan boord hebben om aan te tonen dat is voldaan aan die verplichtingen.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

De controle van de rapportages wordt uitgevoerd door private onafhankelijke geaccrediteerde verificateurs en handhaving op het schip wordt uitgevoerd door de ILT. Het toezicht op de reders wordt uitgevoerd door de NEA.

## **Samenvatting**

### Handhaafbaarheid

De regelgeving is handhaafbaar. Wel zijn er nog aandachtspunten:

- Aangezien er nog geen tekst is van de Rvvs, is het lastig in deze HUF toets uitspraken te doen over de precieze invulling van het toezicht op schepen. Gaat het alleen om een check op aanwezigheid van een conformiteitsdocument of ook een inhoudelijke check op het schip?
- Nieuw met de verordening is dat buitenlandse schepen een verwijderingsbevel krijgen in plaats van een aanhouding. De bestaande praktijk was om schepen aan te houden, totdat ze beschikten over de vereiste documenten. ILT ziet als knelpunt dat een schip mag vertrekken, terwijl in Wvvs art 13.3 staat dat een schip de haven niet mag verlaten. Dat lijkt in tegenspraak met elkaar.
- Het is niet duidelijk 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.
- ILT geeft er de voorkeur aan om de 'expulsion order' in de Wvvs en/of Wet Milieubeheer te implementeren. Het opnemen van het verwijderingsbesluit onder 11d.3 in de Wet havenstaatcontrole heeft dan geen toegevoegde waarde als dit al in de Wvvs is opgenomen.
- NEA is aangewezen voor artikel 22: het toekennen van een certificaat. ILT gaat ervan uit dat NEA hier actief toezicht houdt op Nederlands gevlagde schepen. ILT voert daarom geen aparte vlaggenstaatcontrole uit. Dit is echter nergens specifiek vastgelegd.
- ILT wil de bevoegdheid hebben om brandstofmonsters aan boord te nemen. Artikel 10 is echter niet aan ILT toegewezen. Het is mogelijk om op basis van verdenkingen op grond van de AWB monsters te nemen, maar als ILT toegewezen wordt voor artikel 10 geeft dit meer houvast.

### Uitvoerbaarheid

De regelgeving is uitvoerbaar, mits ILT beschikt over voldoende capaciteit en informatie voor toezicht. Voor de informatie is ILT afhankelijk van de EMSA en van 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. Aandachtspunt daarbij is ook dat toezichtinformatie niet versnipperd wordt vastgelegd in verschillende informatiesystemen.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

In deze HUF toets wordt nog geen capaciteitsschatting opgenomen. Wel is een indicatieve tabel in de bijlage opgenomen. Een definitieve schatting van de inzet zal worden gegeven als een HUF toets wordt gemaakt van de onderliggende regelgeving.

#### Fraudebestendigheid

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 niet alleen de erkenning van verificateurs regelt, maar ook het toezicht op het werk van verificateurs. NEA zal eventuele bevindingen aan de RvA 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.

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 meetellen als hernieuwbare brandstof, zoals bijvoorbeeld gerecyclede olie. 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 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.

#### Tenslotte

Een complete HUF toets volgt als ook de besluiten en de regelingen beschikbaar zijn.

Voor ETS Scheepvaart is geen HUF toets uitgevoerd, omdat de NEA hier de voornaamste toezichthouder is en veel zaken via de Wet milieubeheer geregeld zijn, die minder relevant is voor ILT Scheepvaart. Toch zal ILT capaciteit nodig hebben voor de controle op aanwezigheid van het document, het adviseren van NEA over scheepvaartzaken en voor handhaving bij overtredingen. ILT zou in de definitieve HUF toets graag ook de capaciteit voor ETS Scheepvaart willen opnemen.

Uiteindelijk zal de praktijk uitwijzen hoeveel capaciteit nodig is. Het is wenselijk om bij een evaluatiemoment de benodigde capaciteit bij te kunnen stellen. Dan kan ook de verplichting van walstroom in 2030 en eventuele wensen van NEA om op een schip zaken te checken worden meegenomen.

Graag verneem ik uw reactie op deze HUF toets.

Met vriendelijke groet,

De Inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport,

**Persoonsgegevens**

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

### Voorgestelde wetswijzigingen

Artikel Verordening	Artikel wetsvoorstel	Reactie ILT
<b>Verordening 2023/1805 (Fuel Maritiem)</b>		
<b>25</b>	<b>Wet Havenstaatcontrole en Wet voorkoming verontreiniging door schepen</b>	<b>Relevant voor ILT</b>

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

### Voor ILT relevante artikelen verordening

Met het onderhavige voorstel wordt de ILT aangewezen als bevoegde autoriteit voor het toezicht en de handhaving ten aanzien van schepen. Hiertoe wordt aangesloten bij de bevoegdheden die de ILT reeds heeft op grond van de Wet havenstaatcontrole en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. De controle in het kader van de Wet havenstaatcontrole zal ook een controle van het FuelEU-conformiteitsdocument bevatten. Daarnaast zal de ILT de bevoegdheden krijgen om schepen aan te houden en een verwijderingsbevel uit te vaardigen.

Relevant voor ILT zijn:

- Artikel 14, lid 4 – Bevoegde autoriteit geeft non-conformiteit (bij verificateur) door aan accreditatie-instantie (is niet opgenomen in tabel omdat wet niet hoefde te worden aangepast)
- Artikel 25, lid 1 - Lidstaten moeten juridisch kader inrichten om sancties op te kunnen leggen n.a.v. inbreuken op de voorschriften van de verordening
- Artikel 25, lid 2 - Een controle van een schip in kader van Havenstaatcontrole moet ook de controle van het FuelEU conformiteitscertificaat omvatten
- Artikel 25, lid 3 - Bevoegde autoriteit mag een verwijderingsbevel uitvaardigen of een schip aanhouden.

### ILT reactie op voorgestelde wetswijzigingen

Het toezicht op buitenlandse schepen wordt in de Wet havenstaatcontrole geregeld. Het toezicht op Nederlands gevlagde schepen wordt niet in de Wvvs, maar in onderliggende regelgeving verankerd. Aangezien er nog geen tekst is van de Rvvs, is het lastig in deze HUF toets uitspraken te doen over de taakopvatting. Gaat het alleen om documentcontrole of ook een inhoudelijke check op het schip?

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. Op zich kan ILT op basis van de Algemene Wet Bestuursrecht in het

kader van toezicht bij monsters nemen, maar het geeft meer houvast als ILT ook vanuit Fuel EU aangewezen is als bevoegd gezag.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

NEA is aangewezen voor artikel 22: het toekennen van een certificaat op 30 Juni. Niet duidelijk is of de NEA voor alle aan Nederland toegekende reders een administratieve check uitvoert of zij beschikken over het certificaat. ILT neemt aan dat NEA administratief toezicht houdt op deze reders, en dat hiermee de Nederlands gevlagde schepen worden gecheckt. ILT voert daarom geen aparte vlaggenstaatcontrole uit. Dit is nergens specifiek vastgelegd.

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

Het meest gebruikelijk is momenteel de aanhouding van schepen (zowel Nederlands gevlagd als buitenlands) op basis van art. 13.3 van de Wvvs. Nieuw met de verordening is dat buitenlandse schepen een verwijderingsbevel krijgen in plaats van een aanhouding. De bestaande praktijk was om schepen aan te houden, totdat ze 'in-compliance' waren (beschikten over de vereiste documenten). ILT ziet als knelpunt dat je nu een schip laat vertrekken, terwijl in Wvvs art 13.3 staat dat een schip de haven niet mag verlaten. Dat lijkt in tegenspraak met elkaar.

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.

*Wvvs Art 13.3*

*Het is verboden om met een schip of een buitenlands schip een haven te verlaten indien dat schip niet is voorzien van alle geldige certificaten of documenten die zijn vereist op grond van een bij ministeriële regeling aangewezen rechtstreeks in al zijn onderdelen verbindend besluit van een of meer van de instellingen van de Europese Unie alleen of gezamenlijk.*

### **ILT inzet**

ILT heeft in januari 2024 aan DGLM een schatting van benodigde capaciteit aangeleverd voor de meerjarenbegroting. Deze is overgenomen.

In onderstaande tabel zijn de ILT taken voor Fuel EU opnieuw nader uitgewerkt. Hij wordt definitief gemaakt als ook de lagere regelgeving is uitgewerkt. Deze schatting komt qua orde grootte overeen maar komt toch iets hoger uit, met name door juridische inzet. Voorgesteld wordt om een evaluatiemoment in te bouwen om voor het eventueel bijstellen van capaciteit.

De uitgangspunten zijn als volgt:

- Het toezicht en de handhaving is reeds ingeregeld. De eenmalige investering om dit op te zetten is onder in de tabel opgenomen.
- 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 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. Aanname 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.
- Gezien de grote financiële belangen is fraude niet ondenkbaar. Hiervoor is IOD inzet nodig.
- Inzet van juristen is om dezelfde grote financiële belangen relevant. Hiervoor wordt de vuistregel 1 staat tot 10 gebruikt (jurist staat tot toezicht).
- Inspectie op walstroom (vanaf 2030) is nog niet meegenomen.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

<b>ILT taak Fuel EU</b>	<b>Kentallen (per jaar)</b>	<b>Benodigde capaciteit</b>
Controle Fuel EU conformiteitscertificaat tijdens havenstaatcontrole (90%)	1350 havenstaatcontroles 30 minuten Registratie inspectie in Thetis (systeem van PSC) op het EU tabblad	675 uur Team maritiem internationaal
Meer uitgebreide controle tijdens havenstaatcontrole (10%)	150 controles 8 uur Contact met reder, waarschuwen, aantekenen. Aparte registratie inspectie in THETIS EU	1.200 uur Team MI
Inspecties op verzoek van NEA	Meenemen in een later evaluatiemoment, als er kentallen uit praktijk zijn.	PM
Externe meldingen buitenland (andere landen of meldingen van derden).	50 meldingen, bezoek aan schip van 9 uur	450 uur Team MI
Risicogestuurde selectie schepen	200 uur analyse	200 uur Team brandstoffen en broeikasgassen
Check kwaliteit brandstof met monsternamen	20 controles van 40 uur	800 uur
Opleggen sancties en afstemmen met NEA	Sancties 160 uur	160 uur
Letters of Protest Melding aan ILT (na analyse) dat geleverde brandstof niet voldoet aan de eisen. Conform letters of protest voor zwavel. Het betreft een geschil tussen koper en verkoper van brandstof.	10 meldingen 16 uur per melding	160 uur Team BB

Administratie binnen: - afstemming intern ILT en met NEA en havens over casuïstiek en interventiestrategie - contact Brussel	6 overleggen per jaar, 4 ILT personen  Binneninspecteur MI	240 uur Team BB en MI  1.363 uur Team MI
Vlaggenstaat aanhouding / verwijderingsbevel	1 aanhouding van 40 uur	40 uur Team Maritiem Internationaal
Fraudeonderzoek IOD	Hoeveelheid onderzoeken hangt af van beslissing OM	1.363 uur IOD
Juridisch advies ILT en bezwaar- en beroepszaken	Inzet jurist is 10% van inzet toezicht.	PM
Artikel 14, lid 4 – Bevoegde autoriteit geeft non-conformiteit (bij verificateur) door aan accreditatie-instantie	Wordt genoteerd in inspectierapport en EU database. Geen aanvullende tijd nodig.	0
Totaal		PM
<b>Eenmalig</b>		
Juridisch kader inrichten om sancties op te kunnen leggen. Inventarisatie inbreuken en sancties	Afstemming met DGLM en NEA, 5 overleggen	80 uur
Opleiden inspecteurs	Alternatieve brandstof Contact met reders ipv schepen account en registratie THETIS EU  10 x 40 uur	400 uur
Inrichten administratie (ICT tool herkennen schepen zonder conformiteitsdocument Doorgeven weigeringsbevel)	- Tool 80 uur - Inwerken persoon, kennismaken extern	80 uur Team analyse 80 uur
Totaal eenmalig		640 uur

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

### **Controle Fuel EU conformiteitscertificaat tijdens havenstaatcontrole**

ILT is aangewezen als bevoegde autoriteit voor het toezicht en de handhaving ten aanzien van schepen. Hiertoe wordt aangesloten bij de bevoegdheden die de ILT reeds heeft op grond van de Wet havenstaatcontrole en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. De controle in het kader van de Wet havenstaatcontrole zal ook een controle van het FuelEU-conformiteitsdocument bevatten.



Team Maritiem Internationaal checkt of een geldig papieren document aanwezig is. Als ILT toegang heeft tot de database kijkt men hierin 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 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. Het kan voorkomen dat NEA de ILT vraagt om bepaalde schepen, als PSC al aan boord is, te inspecteren op aspecten, die binnen de bevoegdheid van ILT liggen. Dan is het belangrijk om te weten welke bevoegdheden ILT in de Rvvs krijgt. Als dit alleen documentcontrole is, kan ILT geen aanvullende zaken onderzoeken. Als dit ook een inhoudelijk check is, kan dit wel.

NEA geeft aan dat verzoeken aan PSC, zeker in de eerste jaren, niet veel zal voorkomen. NEA zal ILT ook niet vragen om aanvullend brandstofmonsters te nemen.

Deze post kan pas worden ingeschat als de Rvvs bekend is en als er meer praktijkervaring is opgedaan. Voorgesteld is om deze post bij een latere evaluatie in te schatten.

### **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.

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

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

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. Daarbij dienen gegevens te kunnen worden uitgewisseld.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

### **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.

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

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.

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

### **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 driemaal 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.

Port State Control is met name gericht op het terugdringen van substandard shipping (dus vooral dat schepen veilig genoeg zijn). PSC is minder gericht op het toezicht (en de handhaving) van milieuwetgeving. In die zin is het oneigenlijk als je PSC vraagt om een expulsion order uit te voeren op een schip, dat twee jaar niet goed heeft gerapporteerd. Vanuit Team Maritiem Internationaal is er een voorkeur om de 'expulsion order' in de Wvvs en/of Wet Milieubeheer te implementeren. Het opnemen van het verwijderingsbesluit onder 11d.3 in de Wet

havenstaatcontrole heeft dan geen toegevoegde waarde als dit al in de Wvvs is opgenomen.

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.

Overigens wordt opgemerkt dat EMSA goed zicht heeft op schepen die twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig conformiteitsdocument hebben. Het zou efficiënt zijn als die schepen automatisch naar voren komen in de database.

### **Vlaggenstaat aanhouding**

ILT heeft bij een aanhouding als werkwijze dat een schip de haven niet mag verlaten, tenzij het schip 'in-compliance' is. Dat zou in dit geval betekenen dat er een conformiteitsdocument is, maar het kan lang duren om aan deze vereiste te voldoen. Indien NEA de Nederlands gevlagde schepen in een eerder stadium volgt (bij 1 gemiste rapportageperiode) kan zo'n situatie voorkomen worden.

In de praktijk zal per casus moeten worden bekeken hoe dit gaat lopen. Het is van belang om hier nadere afspraken over te maken en ook 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 onterecht valideren van deze administratie door verificateurs, zal dit in het inspectierapport worden vermeld en worden opgenomen in de EU database (THETIS Fuel EU reporting system). 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.

NEA heeft voorstel gedaan wanneer ILT constateert dat het conf.doc. niet in orde is, ILT en NEA gezamenlijk nagaan of er nog meer opmerkingen betreffende deze verificateur bestaan. De NEA heeft namelijk de verplichting bij constateringen t.a.v. verificateurs de betreffende NAB's te informeren. ILT maakt hier wat kanttekeningen: Je weet niet waar de fout zit als een conformiteitsdocument niet in orde is. Dat hoeft niet de verificateur te zijn. Daarnaast onderzoekt ILT bij de

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

havenstaatcontrole vooral buitenlandse schepen en niet perse de schepen van reders, die aan Nederland (NEA) zijn toegewezen. Dus het gaat ook vaak om verschillende verificateurs. ILT praat hier graag nog verder over door als we meer praktijkervaring hebben.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

### **Samenwerking met NEA**

De raakvlakken met NEA zijn als volgt:

- Kwaliteit brandstof. NEA toetst op duurzaamheidseis via certificaat. ILT neemt aanvullend brandstofmonsters. Hoe bepaal je gezamenlijk eventuele overtredingen en ga je over tot sancties?
- NEA vraagt ILT nadere inspectie op schip. Voorlopig zal dit nog niet aan de orde zijn, maar op basis van praktijkervaringen zouden hier verzoeken uit kunnen volgen.
- 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.
- Non-conformiteit bij verificateur en het benaderen van een NAB. Uit de praktijk zal blijken hoe vaak dit voorkomt en welke actie dan effectief is. In geval van een verdacht conformiteitsdocument zal info uitgewisseld worden tussen NEA en ILT.
- Inrichten juridisch kader sancties. Er is een voorlopig kader, maar mogelijk vereist deze evaluatie en bijstelling.
- Informatie uitwisseling voor toezicht en handhaving.

NEA en ILT zijn binnen Programma Klimaat van ILT bezig met afstemming over operationele samenwerking. Daarbij worden bovenstaande punten nader uitgewerkt tot afspraken. In 2025 gaat een pilot lopen waarin ervaring wordt opgedaan. Uitkomsten zullen worden opgenomen in een samenwerkingsovereenkomst.

### **Informatie**

ILT heeft voor toezicht minimaal toegang tot de volgende bulkdata 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 ontwikkelt waarschijnlijk voor Fuel EU een aparte module, waar inspectieresultaten in komen en schepen geselecteerd kunnen worden. De EMSA heeft (nog) geen gebruikersgroep opgericht. Het is niet duidelijk welke info precies beschikbaar komt. Voor rapportage van inspectiebevindingen is een aandachtspunt dat met het huidige voorstel op verschillende plekken observaties van toezicht beschreven worden (in Thetis, THETIS-EU en in de EU database). Dit zal het lastig maken om aan Brussel te rapporteren.

ILT heeft toegang tot data nodig, maar aan deze randvoorwaarde wordt niet zomaar voorzien:

- Het verkrijgen van bulkdata van THETIS-EU is met de huidige functionaliteit niet mogelijk.
- Voor MRV heeft ILT geen toegang meer tot de EMSA module van MRV, omdat NEA aangewezen is voor de administratieve controle.

Als de data niet via de EMSA te verkrijgen is, is het noodzakelijk om in de NEA systemen toegang te krijgen. Het is van groot belang 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. Dit is wel wenselijk.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

### **Inwerkingtreding**

Aan de verordening dient in principe per 1 januari 2025 uitvoering te worden gegeven.

Bijlage 2 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	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).
Beoordelaar(s)	
Deadline	28 mei 2024
Extra info	Afbakening scope: Tegelijk is ook een wetwijziging voor duurzaam luchtvervoer gaande, maar die is geen onderdeel van deze HUF toets. Ook de onderliggende besluiten en regelingen zijn nog geen onderdeel van deze HUF toets.

	<b>ILT</b>
Korte samenvatting regelgeving	<p>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.</p>
Verantwoordelijk afdelingshoofd	

## 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?	<p>Niet duidelijk is of voor Nederlands gevlagde schepen de documentcontrole ook een inhoudelijke check omvat. Dit wordt pas duidelijk als in de Rvvs wijzigingen worden doorgevoerd.</p> <p>Wat betreft handhaving wordt opgemerkt dat het weren (bannen) van schepen niet gebruikelijk is. Wel wordt vanuit havenstaatcontrole in zeldzame gevallen een schip geweerd uit een haven. Het meest gebruikelijk is de aanhouding van schepen (zowel Nederlands gevlagd als buitenlands) op basis van art. 13.3 van de Wvvs.</p> <p>Nieuw met de verordening is dat buitenlandse schepen een verwijderingsbevel krijgen in plaats van een aanhouding. De bestaande praktijk was om schepen aan te houden, totdat ze 'in-compliance' waren (beschikten over de vereiste documenten). ILT ziet als knelpunt dat je nu een schip laat vertrekken, terwijl in Wvvs art 13.3 staat dat een schip de haven niet mag verlaten. Dat lijkt in tegenspraak met elkaar.</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.</p> <p>ILT stelt voor om de 'expulsion order' in de Wvvs en/of Wet Milieubeheer te implementeren. Het opnemen van het verwijderingsbesluit onder 11d.3 in de Wet havenstaatcontrole heeft dan geen toegevoegde waarde als dit al in de Wvvs is opgenomen.</p>
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.

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en  
 Vergunningen  
 Netwerken transport

**Datum**  
 27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
 ILT-2024/25843

### 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?	<p>Het aan boord hebben van een certificaat is goed vast te stellen.</p> <p>Voor het krijgen van een certificaat is de boekhouding redelijk complex, maar met hulp van een verificateur is dit te doen.</p>
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

	<p>aan boord te tonen. Check met de database is nodig.</p> <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**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

### 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 administratieve uitvoering doen, gericht op reders. ILT zal fysieke inspecties op schepen doen vanuit havenstaatcontrole.</p> <p>NEA is aangewezen voor artikel 22: het toekennen van een certificaat op 30 Juni. ILT gaat ervan uit dat NEA hier actief toezicht 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, dat is goed vast te stellen. Wel moet ILT toegang kunnen hebben tot digitale database met geldige certificaten van alle schepen.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het <a href="#">Interventiekader</a> ) 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"> <li>- scheepsspecifieke info (contactinfo)</li> <li>- het hebben van een geldig certificaat</li> </ul> <p>Aandachtspunt is dat EMSA niet altijd toegang geeft tot alle data.</p>



	Het is verder van groot belang dat NEA en ILT onderling makkelijk gegevens kunnen uitwisselen.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	ja

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

<b>Conclusie handhaafbaarheid:</b> Samenvattend	<p>De regelgeving is handhaafbaar.</p> <p>Aangezien er nog geen tekst is van de Rvvs, is het lastig in deze HUF toets uitspraken te doen over het toezicht op Nederlands gevlagde schepen. Gaat het alleen om documentcontrole of ook een inhoudelijke check?</p> <p>Nieuw met de verordening is dat buitenlandse schepen een verwijderingsbevel krijgen in plaats van een aanhouding. De bestaande praktijk was om schepen aan te houden, totdat ze 'in-compliance' waren (beschikten over de vereiste documenten). ILT ziet als knelpunt dat je nu een schip laat vertrekken, terwijl in Wvvs art 13.3 staat dat een schip de haven niet mag verlaten. Dat lijkt in tegenspraak met elkaar.</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.</p> <p>NEA is aangewezen voor artikel 22: het toekennen van een certificaat op 30 Juni. ILT gaat ervan uit dat NEA hier actief toezicht 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>
--	--

## 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 gedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

<p>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>	<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>
<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>	<p>De specialistische kennis zal ergens belegd moeten worden. Dit leidt echter niet tot een verandering in de organisatie.</p>
<p>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?</p>	<p>De huidige inspecteurs, juristen en analisten zullen dossierkennis moeten opbouwen. Daarnaast is werving van een binneninspecteur nodig. Tijdelijke inhuur is niet nodig.</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>	

5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Zie tekst bijlage 1. Een definitieve capaciteitsschatting kan pas worden gegeven als ook de regeling/besluiten bekend zijn.
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	Apparatuur voor nemen brandstofmonsters.
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))	Uitgangspunt is dat EMSA een module ontwikkelt voor Fuel EU. Daarnaast is waarschijnlijk een apart systeem/toegang nodig tot NEA informatie.
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Zie tekst bijlage 1.
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	Nvt
6.	Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ?	<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> <p>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.</p>
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 (tabblad EU) en de module THETIS-EU van EMSA. 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. Afspraken

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

	ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	zullen landen in een samenwerkingsovereenkomst.
	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)	Dit is nergens specifiek in de wet vastgelegd.
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het <a href="#">Mandaatbesluit</a> , 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 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 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			Nvt

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	
--	--

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen  
Netwerken transport

<p><b>Conclusie uitvoerbaarheid:</b> Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?</p>	<p><b>Capaciteit</b> In de tekst van bijlage 1 is de benodigde capaciteit voorlopig ingeschat. Deze is pas definitief als ook de onderliggende regelgeving bekend is.</p> <p><b>Informatie</b> ILT heeft toezichtinfo nodig, die deels door EMSA geleverd wordt. Voor het andere deel is ILT afhankelijk van data 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. In de huidige wetgeving is geen specifieke bevoegdheid opgenomen om gegevens tussen NEA en ILT uit te wisselen en vast te leggen. Dit is wel wenselijk.</p>
---	---

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843

### 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 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>Contact opnemen met de RvA in geval van onregelmatigheden met verificateurs.</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>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>
---	---

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen  
 Netwerken transport

**Datum**  
 27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
 ILT-2024/25843

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

	goedkeuring geeft en ILT onderzoek en/of sancties wil toepassen.
--	--

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunningen  
Netwerken transport

**Datum**  
27 mei 2024

**Ons kenmerk**  
ILT-2024/25843