

47 landen en industrie bundelen krachten in gezamenlijke tekst

Nieuws

9 januari 2025

#Schone schepen

Gedownload op 09-07-2026

Dit artikel is een persbericht van de International Chamber of Shipping (ICS)

Gezamenlijke tekst voor het beprijzingsmechanisme voor broeikasgasemissies

Om in 2050 een netto nul uitstoot van broeikasgassen door de internationale scheepvaart te realiseren, heeft de International Chamber of Shipping (ICS) + samen met 47 regeringen een gezamenlijke bijdrage ingediend, voor de laatste onderhandelingsronde, bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) + van de Verenigde Naties om een maritiem prijsbepalingsmechanisme voor broeikasgasemissies van de internationale scheepvaart in te voeren.

De gezamenlijke tekst wordt gesteund door de grootste scheepvaartlanden zoals Griekenland, Japan, Korea en het Verenigd Koninkrijk, 's werelds grootste vlaggenstaten waaronder de Bahama's, Liberia, de Marshalleilanden en Panama, alle EU-lidstaten (en de Europese Commissie), andere Afrikaanse landen zoals Nigeria en Kenia, plus kleine eilandstaten in ontwikkeling uit het Caribisch gebied en de Stille Oceaan.

De gezamenlijke indiening door de regeringen bevat overeenstemmende regelgeving voor wijzigingen van het MARPOL-verdrag van de IMO, waardoor scheepvaartmaatschappijen op internationale reizen verplicht zullen worden om per ton uitgestoten CO2 een bijdrage te leveren aan het nieuwe "IMO GHG Strategy Implementation Fund".

Het belangrijkste doel van deze verplichte broeikasgashoofing is het verkleinen van de kostenkloof tussen **schonere brandstoffen** + en conventionele scheepsbrandstoffen, om zo de versnelde invoering van groene energiebronnen te stimuleren. De gegenereerde inkomsten zullen worden gebruikt om de productie en het gebruik van schonere brandstoffen te belonen, terwijl er jaarlijks

miljarden Amerikaanse dollars beschikbaar zullen komen om de vermindering van broeikasgasuitstoot van de zeevaart te realiseren.

Download de gezamenlijke tekst hier!

Download

Andere interessante items...

Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
16-11-2023

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringskosten en regulatie die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes, talloze, soms verplichte certificaten aan boord hebben en verschillende regelgeving houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bestaat uit reders vanuit Nederland bijgen investeren, of schepen onder Nederlandse vlag (Nij-veren), of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers die ruimte hebben om te verkorten samen te innoveren.

Regelrijk samenvatting
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelrijk zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale verdragen, onder meer vanuit IMO-verdragen. Alhoewel de cumulatie maakt dat de regulatie in de praktijk steeds zwaarder wordt, komen afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nieuwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-klanten geventureerd om de registratiekosten voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Dit zou ook moeten gelden voor de rederij op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zullen wij in op de volgende punten de 20%-reductiebestemming voor registratiekosten ook toe te passen op steun op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het maritieme onderzoek:

- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formules en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische registratie maar ook uitvoeringskosten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; registratie structureel te reguleren in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppelingen worden waargenomen, niet te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS

Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

Nieuws



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie





Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026