



Aangepast voorstel Amerikaanse havenheffingen

Nieuws


18 april 2025

#Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 09-07-2025

Restoring America's Maritime Dominance?

Al enige tijd houden mogelijke havenheffingen vanuit Amerika de internationale zeescheepvaart in zijn greep. Op 27 februari werd een eerste voorstel voor deze havenheffingen gepubliceerd. De havenheffingen zouden volgens dit voorstel gelden voor in China gebouwde schepen, schepen met een Chinees belang en schepen die onder de Chinese vlag varen. Dit opbrengsten uit deze heffingen zouden het bredere pakket aan maatregelen, genaamd "Restoring America's Maritime Dominance", moeten financieren.

De [United States Trade Representative](#)  had dit initiële voorstel opengesteld voor reacties tot 24 maart 2025. In totaal werden er 586 reacties ingediend. Vervolgens had de USTR tot 17 april 2025 de tijd om de ingediende reacties te analyseren en als gewenst het voorstel daarop aan te passen. Zodoende keek de gehele internationale redersgemeenschap met gepaste nieuwsgierigheid uit naar dit aangepaste voorstel. Vandaag blijkt dat het gewijzigde voorstel aanzienlijk minder negatieve impact lijkt te gaan hebben op de Nederlandse reders. Hoewel handelsbarrières niet wenselijk zijn voor internationaal ondernemen, is de KVNR opgelucht dat de negatieve gevolgen van het initiële voorstel nu beperkt zijn.

Aanpassingen

Afgelopen nacht publiceerde de USTR de aangepaste havenheffingen. En op dat moment trad deze nieuwe regeling ook direct in werking. Voor de eerste 180 dagen geldt wel een nultarief. Vanaf 14 oktober 2025 wordt het tarief verhoogd. Daarna volgt jaarlijks op 17 april een verhoging. De praktische inwerkingtreding van de havenheffingen zal dus 14 oktober zijn.

In de toelichting gaf de USTR aan dat de ingediende reacties en de hoorzittingen van 24 en 26 maart ervoor hebben gezorgd dat het voorstel flink op de schop is gegaan. De economische impact van dit oorspronkelijke voorstel zou te grote negatieve gevolgen hebben opgeleverd voor de economie, havens, werkgelegenheid en consumentenprijzen in de VS.

In het aangepaste pakket van havenheffingen is niet alleen de reikwijdte van de heffingen aangepast, maar ook de tarieven zelf.

Reikwijdte

tarieven

Video

Worldwide ship positions of the Dutch Fleet

NB: for the safety of seafarers and ships, not all ship positions are displayed on the map.

Chart: KVNR • Source: [Data KVNR](#) • [Download image](#) • Created with [Datawrapper](#)

Reikwijdte

Voor Nederlandse reders lijkt de grootste aanpassing de reikwijdte van de regeling. In het oorspronkelijke voorstel werd namelijk niet alleen gekeken naar het schip dat een Amerikaanse haven aandoet, maar was afhankelijk van het percentage **Chinees gebouwde** + of gevlagde schepen in de gehele vloot van de reder. Dit is uit het voorstel gehaald. Ook schepen die in bestelling zijn bij Chinese werven, worden niet meer meegenomen. Dus alleen nog in China gebouwde schepen die Amerikaanse havens aandoen, en dus al in de vaart zijn, zijn relevant voor de berekening van de havenheffingen. Daarnaast zijn er meerdere uitzonderingen opgenomen, waardoor sommige in China gebouwde schepen buiten de heffingen vallen.

De regeling bestaat uit de volgende categorieën:

- Heffing voor scheepsexploitanten en -eigenaren uit China;
- Heffing voor scheepsexploitanten van in China gebouwde schepen (inclusief diverse vrijstellingen);
- Heffing voor scheepsexploitanten van autovervoerschepen (car carriers) die buiten de VS zijn gebouwd.;
- Restricties op bepaalde zeevervoersdiensten (vooral voor het vervoer over zee van LNG bedoeld voor de export);
- Tarieven voor "ship-to-shore"-kranen en andere materialen voor overslag in havens die uit China komen.

Als een in China gebouwd schip wordt vervangen door een in de VS gebouwd schip én als dit schip binnen een periode van drie jaar wordt besteld en geleverd, dan kan de Amerikaanse douane de heffingen voor dat te vervangen schip opschorten. Naast deze uitzondering gelden er nog meer

uitzonderingen voor rederijen die varen met in China gebouwde schepen, die essentieel zijn voor de Amerikaanse economie en werkgelegenheid.

De volgende in China gebouwde schepen zijn vrijgesteld van bovenstaande regeling:

- Schepen met een Amerikaanse eigenaar of onder de vlag van de VS varen en die van belang zijn voor de Amerikaanse maritieme veiligheid;
- Schepen die leeg of in ballast in een Amerikaanse haven aankomen;
- Schepen met een capaciteit lager dan of gelijk aan 4.000 TEU + , 55.000 DWT + (uitgezonderd bulk) of 80.000 DWT (uitsluitend bulk);
- Zeereizen (kustvaart) korter dan 2.000 NM + vanaf een buitenlandse haven of positie (op zee);
- Schepen met een Amerikaanse eigenaar, indien de Amerikaanse entiteit die eigenaar is van het schip onder zeggenschap staat van Amerikaanse personen en voor ten minste 75% door Amerikaanse personen wordt gehouden (UBO +);
- Gespecialiseerde of speciaal voor het vervoer van chemische stoffen in vloeibare bulkvorm gebouwde schepen;
- zogenaamde "Laker Vessels", die op Amerikaanse douanedocumenten als zodanig zijn geregistreerd.

Voor Nederlandse reders is vooral het derde punt hierboven goed nieuws. De Nederlandse vloot bestaat uit vooral kleinere schepen. Uit een data-analyse van de bij de KVNR aangesloten schepen blijkt dat slechts twee schepen niet onder één van de uitzonderingen vallen.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat op dit moment niet duidelijk is of een in China gebouwd casco van een schip dat vervolgens buiten China is afgebouwd nu wel of niet als 'een in China gebouwd schip' kwalificeert.

Tarieven

De tarieven voor in China gebouwde schepen zijn als volgt:

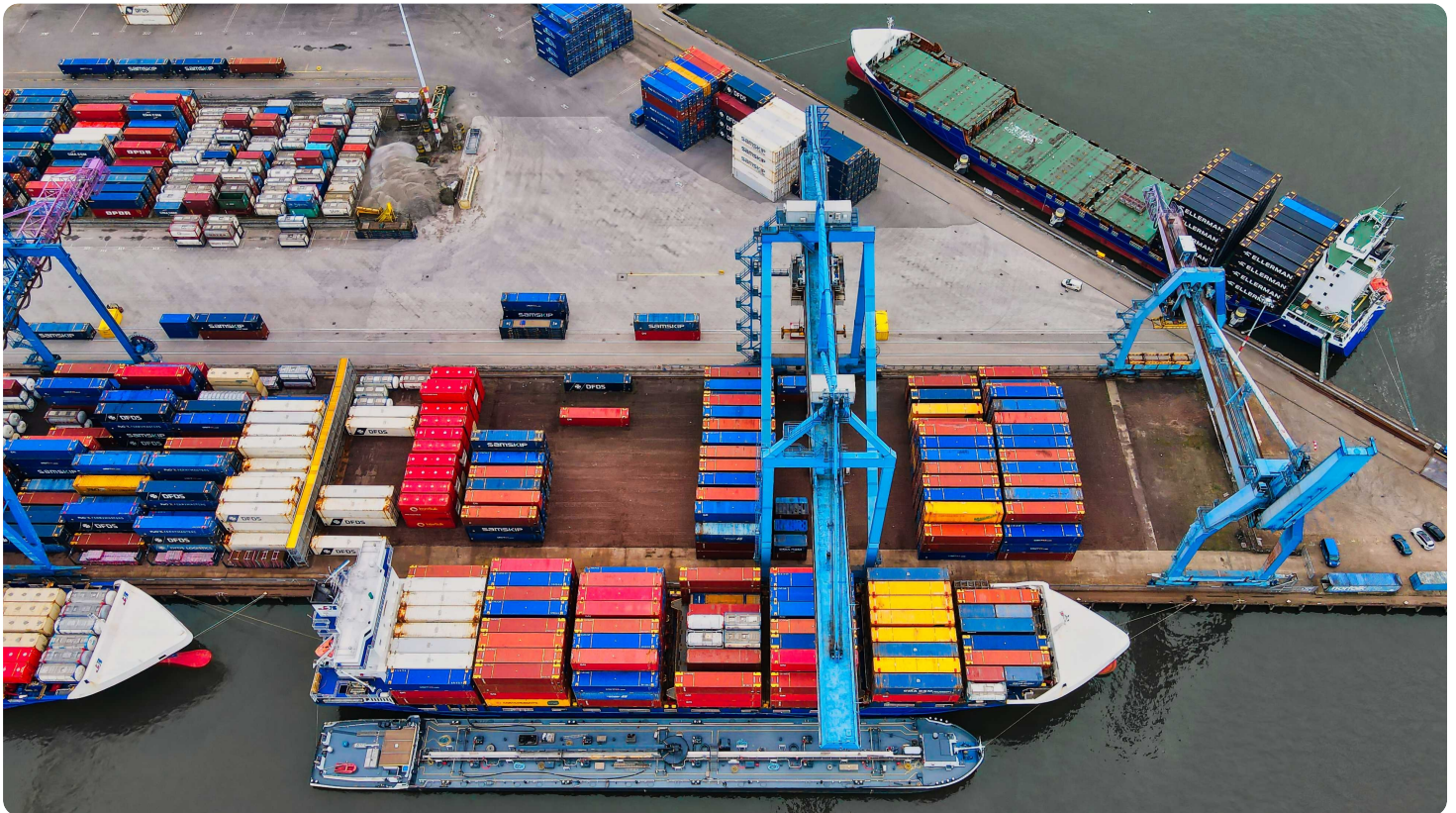
- Vanaf 17 april 2025: \$0 per nettoton + van het schip;
- Vanaf 14 oktober 2025: \$18 per nettoton van het schip;
- Vanaf 17 april 2026: \$23 per nettoton van het schip;
- Vanaf 17 april 2027: \$28 per nettoton van het schip;
- vanaf 17 april 2028: \$33 per nettoton van het schip.

Voor in China gebouwde containerschepen gelden de volgende tarieven:

- Vanaf 17 april 2025: \$0 per geloste container;
- Vanaf 14 oktober 2025: \$120 per geloste container;

- Vanaf 17 april 2026: \$153 per geloste container;
- Vanaf 17 april 2027: \$195 per geloste container;
- Vanaf 17 april 2028: \$250 per geloste container.

Het totaal te betalen bedrag is gemaximeerd op vijf keer per jaar per schip. Daarnaast wordt de heffing niet per havenaanloop berekend, maar uitsluitend bij de eerste Amerikaanse haven die het schip per reis aandoet. Als het schip aansluitend in dezelfde reis andere havens in de VS aandoet, wordt de heffing niet opnieuw in rekening gebracht.



Nu vooral China geraakt

Met deze aanpassingen door de USTR is duidelijk geworden dat het doel echt is om uitsluitend Chinese reders en scheepsexploitanten te raken. Reders en scheepsexploitanten uit andere landen, zoals Nederland, die met in China gebouwde schepen varen, blijven door de ruim geformuleerde uitzonderingen vrijwel geheel buiten schot. De bijna 600 ingediende reacties op de consultatie van het voorstel dat in februari 2025 is gepubliceerd en de hoorzittingen in maart 2025 hebben de Amerikaanse overheid dus aan het denken gezet. De conclusie was duidelijk: zonder aanpassingen is de Amerikaanse economie, werkgelegenheid en consument het slachtoffer. Nu lijkt dit, vanuit Nederlands perspectief, alleen nog China te zijn.

Ongetwijfeld komen er in de loop van de tijd nog vragen op. De KVNR zit hier bovenop en we houden je op de hoogte van ontwikkelingen.

HAVENHEFFINGEN

LODEWIJK WISSE



DEZE VIDEO IS BESCHIKBAAR ALS U DE COOKIES ACCEPTEERT

Neem contact op met...

Auteur



Lodewijk Wisse

JURIDISCH, FINANCIËEL EN FISCAAL ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 8397 8355

wisse@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MIB
20.06.2020

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

Dat komt alarmerend doordat tot de meest gereguleerde sectoren behoren: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels, en duizenden nationale verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale en nationale overheidsinstanties.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MIB-beleid dat rekening houdt met kapitalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bestaat uit reders vanuit Nederland bijeen investeren, of scheepen onder Nederlandse vlag, lidmaatschap van of nauwelijks kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers die ruimte hebben om te verkorten en te innoveren.

Regelmatig samellen
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat volgen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer

nieuwelijc nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-Kluisman gevraagd om de regelgeving voor MKB-ondernemers met 20% te versoepelen. De Kvnr zou ook moeten kijken naar de rol van de leveringssectorale regelgeving, waaronder het maritieme onderzoek.

Concreet onder wij is op de volgende punten:

- de 20%-media-Kluisman voor reguleringskosten ook toe te passen op kleine en toelating sectorale regelgeving, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsplaatjes, rapportageverplichtingen, dubbele audits, en uitvoering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) wetgeving, zodat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij

Wanneer een scheep wordt aangehouden, moet dat de eigenaar in de praktijk steeds meer kosten opleveren. Het is vaak niet Nederland zijn 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.

29-06-2026

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



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