



Vereniging Publiek Vervoerrecht

Vereniging Publiek Vervoerrecht

## Verslag Voorjaarsvergadering 2009

'Verplichte CO<sub>2</sub>-reductie in de transportsector'

door mr.dr. H.L. van Traa-Engelman, secretaris VPV

Op maandag 8 juni 2009 hield de Vereniging Publiek Vervoerrecht haar Voorjaarsvergadering op de "Koninklijke Roei en Zeilvereniging "de Maas", Veerдам 1, Rotterdam, met als thema "Verplichte CO<sub>2</sub>-reductie in de transportsector?" Dit thema was gekozen in verband met de volgende ontwikkelingen.

Als sprekers traden op:

- De heer *Jan-Willem Reijrink* (director public affairs KLM)
- De heer *Tom Peter Blankestijn* (manager industrial & governmental relations and business Maersk)
- De heer *Jaap Kolpa* (beleidsmedewerker Ministerie Verkeer en Waterstaat afdeling Zeevaart)

De voorzitter **André van der Kolk** (partner Loyens&Loeff) bedankte de heer Blankestijn van Maersk voor zijn gastvrij onthaal en fungeerde vervolgens als inleider.

Hij gaf aan dat binnenkort ook van de luchtvaart- en de maritieme sector een bijdrage zal worden verlangd om de CO<sub>2</sub> uitstoot te (helpen) beperken. Daarna gaf hij het volgende overzicht.

- Aan de basis van deze maatregelen staat het Kyoto Verdrag uit 1997. Een aantal landen, waaronder de lidstaten van de Europese Unie, hebben in dat verdrag afgesproken de uitstoot van broeikasgassen (met name CO<sub>2</sub>) te beperken. In 2010 zou de uitstoot daarvan in de EU met 8% moeten zijn verminderd ten opzichte van het uitstootniveau in 1990. Verder is daarin een doelstelling opgenomen om de totale opwarming van de aarde te beperken tot minder dan 2%, vergeleken met "pre-industriële niveaus". Geconstateerd is dat een overschrijding van die norm een zodanige klimaatverandering impliceert dat dit leidt tot voedsel- en waterschaarste, serieuze gebeurtenissen met het weer (overstromingen, droogtes, ontbossing) en - meer in zijn algemeenheid - een bedreiging van kwetsbare ecosystemen. De beoogde uitvoering van het verdrag impliceert dat de lidstaten in eerste instantie emissieplafonds vaststellen en vervolgens emissierechten gaan toedelen op basis van een door hen vastgesteld toewijzingsplan ("cap and trade system"). De emissierechten worden verdeeld over bedrijven met een emissievergunning. Een groot gedeelte wordt gratis

Postbus 2888  
3000 CW Rotterdam

Weena 690  
3012 CN Rotterdam

t (010) 224 61 95  
f (010) 412 40 89

info@verenigingpubliekvervoerrecht.nl  
www.verenigingpubliekvervoerrecht.nl

ABN AMRO 41.10.01.663  
GIRO 55.17.033

KVK AMSTERDAM 40537736

toegewezen en een kleiner gedeelte wordt geveild. Europa heeft daarvoor het European Union Emissions Trading Scheme ("EU-ETS") opgezet. Dit systeem gaat dus (steeds meer) toe naar een situatie dat de vervuiler voor zijn emissies betaalt.

- Op 28 januari 2009 heeft de Europese Commissie de Raad verzocht kennis te nemen van zijn visie op het tot stand komen van een klimaatveranderingsovereenkomst, te sluiten in Kopenhagen in december 2009 (een soort tweede Kyoto Verdrag). De Commissie heeft daarin de uitgangspunten van het Kyoto Verdrag herhaald en een en ander niet alleen geschetst als een *noodzaak*, maar ook als een *economische opportuniteit*: er moeten aanzienlijke private en publieke investeringen plaatsvinden waarmee (tegelijkertijd) ook de economische recessie kan worden bestreden. Aangegeven is dat *emissiehandelsystemen* de kern vormen van de oplossing. Gerefereerd is aan een einddoel van een CO<sub>2</sub>-uitstootvermindering van 50% in 2050 ten opzichte van de niveaus uit 1990. Het referentiejaar 1990 vindt zijn oorsprong in het Kyoto Verdrag. De sector die in het bijzonder aandacht moet besteden aan de reductie van CO<sub>2</sub> is (naast de energiesector, grote energievergende industrieën en land- en bosbouw) de transportsector, aldus de Commissie. Met name voor de luchtvaart en de maritieme sector wordt daarin een beroep gedaan op de verantwoordelijkheid van respectievelijk de International Civil Aviation Organization ("ICAO") en de International Maritime Organization ("IMO") om op vrijwillige basis maatregelen als hierbedoeld ultimo 2010 te hebben genomen. In het vooruitzicht is gesteld dat, bij uitblijven daarvan, maatregelen zullen (moeten) worden opgelegd.
- Aan de basis van de maatregelen in de luchtvaart staat Richtlijn 2003/87/EG, gewijzigd bij Richtlijn 2008/101/EG. Uit hoofde van die richtlijnen moeten luchtvaartactiviteiten worden opgenomen in een regeling voor de handel van broeikasemissierechten binnen de Gemeenschap (het systeem van "EU-ETS"). Aangegeven is dat het aandeel van de luchtvaart in de totale broeikasgas-emissies relatief klein is (circa 3%), maar dat deze emissies (zonder verdere maatregelen) thans met meer dan 4% per jaar stijgen. Op 24 oktober 2008 hebben de Europese ministers van justitie het voorstel bekrachtigd voor de wijziging van EG-richtlijn 2003/87/EC waarbij internationale luchtvaartactiviteiten onder het regime van de emissiehandel (het Emission Trading Scheme) worden gebracht. Dit betekent onder meer dat in 2012 de klimaatimpact van de luchtvaart zal zijn gemaximeerd op 97% van de gemiddelde uitstoot over 2004-2006. Uiterlijk op 2 februari 2010 moeten de lidstaten de hierbedoelde richtlijn in hun nationale wetgeving hebben geïmplementeerd. De richtlijn ziet op alle vluchten van en naar EU-landen en raakt dus alle luchtvaartmaatschappijen die op EU-luchthavens vliegen. Zij zullen over de benodigde emissierechten moeten beschikken om van die luchthavens gebruik te maken. In 2012 zal 85% van deze rechten gratis worden toegewezen. De overige 15% kunnen via een veiling aangekocht worden. Komt men in het lopende jaar rechten tekort, dan kunnen deze worden aangekocht via het EU Emission

Trading Scheme. De gratis rechten zullen op termijn verdwijnen. Een handhavingssysteem is geïntroduceerd met als meest verstrekkende maatregel dat het luchtvaartmaatschappijen kan worden verboden in de EU nog langer actief te zijn indien de hier bedoelde regels worden overtreden. De heer Reijrink van KLM zal nader ingaan op de ins en outs van deze richtlijn en daarbij ook aandacht geven aan de verhouding van deze richtlijn tot het Verdrag van Chicago waarbij lidstaten van de EU zoals Nederland ook zijn aangesloten. Dat verdrag verbiedt het eenzijdig beperkingen aan luchtvaartactiviteiten op te leggen, bijvoorbeeld door heffingen te introduceren. Het is de vraag in hoeverre de verplichting om emissierechten te moeten kopen een ingevolge het verdrag verboden "heffing" impliceert. De verwachting is dat met name buiten de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen het systeem zullen aanvechten of mogelijk Europa in meerdere mate als vlieggebied gaan mijden.

- In het voorjaar van 2007 heeft de Europese Commissie voorgesteld om de zeevaart – naar het voorbeeld van de luchtvaart – ook in het Europese systeem voor emissiehandel onder te brengen. Op basis van toen verschenen publicaties werd geoordeeld dat de scheepvaart als sector meer vervuilend was dan de luchtvaart. Er is veel discussie over de vraag of het opportuun is om de zeevaart te brengen onder het verplichte systeem van emissierechtenhandel. Tegenstanders wijzen er met name op dat het ondoenlijk is emissies te controleren van schepen die wereldwijd actief zijn. Zij vragen er aandacht voor dat het treffen van andere maatregelen, zoals het invoeren van snelheidslimieten, aanzienlijk effectiever zou zijn. Een snelheidsverlaging met 20% zou een CO<sub>2</sub>-besparing en een verlaging van brandstofgebruik op kunnen leveren tot 40%, zo geven zij aan. Deze aan de zeevaart gerelateerde kwesties komen aan de orde bij de presentatie van de heer Blankestijn, van Maersk. De heer Kolpa van Verkeer en Waterstaat zal tenslotte laten zien wat er staat te gebeuren, indien maatregelen om klimaatopwarming tegen te gaan, achterwege zouden blijven. Dat er iets moet gebeuren, staat dus wel vast.

De heer **Reijrink** hield een presentatie getiteld "Emissie handel voor de luchtvaart". In zijn betoog over de huidige status van het EU Emission Trading Scheme gaf hij aan dat ingevolge de herziening van Richtlijn 2003/87/EC door Richtlijn 2008/101/EC (aangenomen door de Raad van Ministers op 6 april 2009) vanaf 1 januari 2012 de luchtvaart opgenomen is. Op 6 april 2009 werd door de Raad van Ministers bovendien een algehele herziening van Richtlijn 2003/87/EC aangenomen waardoor vanaf 2013 een nieuw regime start (ETS 2013-2020).

Wat betreft het systeem van het Emission Trading Scheme voor de luchtvaart noemde hij een aantal basis principes. Allereerst is gekozen voor een systeem van "cap en trade", die ingaat per 1 januari 2012. Wat betreft de toewijzing van emissierechten voor de luchtvaart worden verschillende methoden gehanteerd. Emissierechten kunnen worden gekocht (veiling 15% of markt) of kunnen kosteloos worden verkregen (benchmarksysteem). Verwacht wordt dat dit systeem een grote invloed zal hebben op de Europese luchtvaartindustrie. Door de aangegeven

gewichtsbeperking (min. 5700kg MTOV) vallen alleen de allerkleinste vliegtuigen niet onder de Richtlijn, maar de wat grotere business jets wel. Een andere uitzondering betreft de "de minimis clause". Aanvragen voor emissierechten door de luchtvaartmaatschappijen worden door de bevoegde instantie van de betreffende lidstaten geadmistreerd en vervolgens aan de Commissie voorgelegd. Aangezien het systeem betrekking heeft op vluchten van, naar en binnen de EU, is er een mogelijkheid tot vrijstelling, indien deze vluchten reeds in het non-EU landen onder een emissiesysteem van equivalente werking vallen (=erkenning non EU systemen).

Vervolgens sprak de heer Reijerink ook zijn zorg uit met betrekking tot de werking van het systeem en de vraag of het wel degelijk zou leiden tot minder emissies (Carbon leakage). Hij vroeg zich af of er wel sprake was van een "level playing field". Als punt noemde hij Schiphol, waar het KLM-vervoer voor 70% bestaat uit transferpassagiers. ETS werkt als een kostenverhogende factor, waardoor passagiers zullen besluiten elders (buiten de EU) over te stappen. Bovendien vreesde hij voor een handelsconflict met non-EU landen, met name de Verenigde Staten: de VS hebben bezwaar tegen de toepassing van EU wetgeving op vluchten van non-EU luchtvaartmaatschappijen.

Hij was van mening dat ook andere maatregelen tot een vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot zou kunnen leiden zoals die op het gebied van verkeersleiding (6-10%). Vervolgens gaf hij aandacht aan relevante artikelen van het Verdrag van Chicago, waarbij hij nadruk legde op Artikel 15 (No fees dues or other charges for transit/entry/exit). Hiermee stelde hij de politieke overwegingen in het kader van de EU ETS tegenover de juridische bezwaren, die het Verdrag van Chicago voor de internationale luchtvaart oplevert. Ook wees hij op het Kyoto Protocol Artikel 2, lid 2, waarbij vermindering van CO<sub>2</sub> door de luchtvaart door ICAO dient te gebeuren. In dit verband noemde hij de ICAO General Assembly Resolution (2007), waarbij ingestemd werd met 'market based' maatregelen om te komen tot een reductie van CO<sub>2</sub> in de internationale luchtvaart, maar waarbij de EU landen een formele reservering indienden ten aanzien van de eis dat deze 'market based' maatregelen slechts genomen kunnen worden op grond van een 'mutual agreement of states'. Meer recent stelde de ICAO Group on International Aviation and Climate Change dat luchtvaart moet komen tot 2% brandstofreductie. Dit zal niet alleen door luchtvaartmaatschappijen gerealiseerd moeten worden, maar oa ook door middel van verbeteringen in luchtverkeersleiding. Ten aanzien van de 'market based' maatregelen is nog geen overeenstemming bereikt. In aanloop naar de Kopenhagen Conferentie, houden alle landen de kaarten tegen de borst. De volgende ICAO General Assembly pas in 2010 plaatsvinden, hopelijk is er na Kopenhagen meer voortgang mogelijk.

Vervolgens noemde de heer Rijnink een aantal initiatieven door de luchtvaartsector voor CO<sub>2</sub> reductie. Air France KLM staat daarbij voor het 4e jaar op rij als nr 1 in de Dow Jones Sustainability Index luchtvaart, een erkenning van haar leidende rol in de sector. In het initiatief genaamd Aviation Global Deal, die een sectorale aanpak middels ICAO voorstaat, pleit KLM Air France samen met diverse andere luchtvaartmaatschappijen en luchthavens voor de totstandkoming

van een wereldwijde aanpak van luchtvaartemissies. Verder zijn er gezamenlijke initiatieven binnen de Association of European Airlines en IATA.

Tenslotte kwam de spreker tot de vraag: Waar staan wij nu?

Hoewel er is binnen de EU een besluit is genomen, moeten nog veel aspecten nader worden uitgewerkt, zoals monitoring, rapportering en verificatie. Dit dient op zeer korte termijn geïmplementeerd te worden, hetgeen risico bevat dat er ongelijke toepassing tussen de EU lidstaten ontstaat. Bovendien vraagt men zich af of door aanhoudend bezwaar van de kant van niet EU luchtvaartmaatschappijen de Europese Commissie onder druk zal worden gezet om de Richtlijn zo aan te passen, dat deze slechts voor vluchten binnen de EU geldt. Veel is afhankelijk van de vraag of (en zo ja welk) besluit er op de klimaattop in Kopenhagen wordt genomen over een wereldwijde aanpak van luchtvaartemissies.

De heer **Blankestijn** hield zijn presentatie in het teken van "Constant Care for the Environment". Met dit doel voor ogen richtte hij zich uit naam van Maersk Ship Management op "Market Based Instruments or Mandatory CO<sub>2</sub> reduction in the transport sector".

Allereerst waardeerde hij de naar zijn mening neutrale opstelling van de Nederlandse overheid en het feit dat de maritieme sector actief deel kan nemen aan de gevoerde discussie. Ook benadrukte hij de leidende rol die Staatssecretaris Huizinga wil spelen in IMO. Uitgaande van het feit dat de zeescheepvaart een effectieve vervuiler is gaf hij aan dat Maersk in de containersector slechts een marktaandeel van 18% heeft. Bij het percentage van 82% door anderen in de container sector komt dan nog een flinke verhoging door toevoeging van alle andere scheepvaartsectoren. Terwijl alle kostenreducties gericht zijn op operationele maatregelen, betaalt de klant eigenlijk nooit voor investeringen ter verbetering van het milieu, maar worden deze door de reder betaald.

Het gaat nu om de kwestie tussen regulering door de industrie zelf of door internationale regelgeving om een "level playing field" te creëren. De heer Blankestein achtte het goed dat Nederland via IMO inzet. Immers het gevaar van omvlaggen bestaat van EU naar non EU schepen. Ook vroeg hij aandacht voor het feit dat de sector als ondersteunende sector van de wereldeconomie zich moet richten op duurzaamheid. Daarom achtte hij het van belang dat men zich niet alleen op het milieu richt, maar ook op de relatie met banken en personeel.

Vervolgens ging hij in op de kwestie van het positioneren en omgaan met het milieuprobleem CO<sub>2</sub>. Wat betreft de klant wees hij op steeds meer aanvragen van brochures, maar op weinig enthousiasme om mee te betalen. Ook het instrument van de Carbon Footprint Calculator wordt maar door enkele grote klanten gebruikt en er is geen sprake van financiële bijdrage voor onderzoek en ontwikkeling. Als men uitgaat van het principe de vervuiler betaald, vroeg de spreker zich af wie dat dan uiteindelijk is "wij of de consument?" .

Op het punt van politieke en juridische ontwikkelingen neemt IMO een afwachtende houding aan en de verwachting is dat MEPC 59 geen actie zal nemen tot de UNFCCC COP 15 bijeenkomst in Kopenhagen in December 2009. De heer Blankestijn was van mening dat, wanneer IMO niet

komt met een level playing field, een probleem waar ook luchtvaart me worstelt, er een andere oplossing moet komen. De EU Commissie and Parlement hebben de IMO gevraagd om actie te nemen voor het einde van 2010. Hij vroeg zich trouwens ook af of een emissietradingsysteem wel het juiste systeem is.

Wat betreft procedures benadrukte de spreker dat communicatie tussen schip en wal verbeterd moet worden en wees hij op een andere methode bij het naderen van havens.

Op operationeel gebied noemde hij ondermeer het terugbrengen van brandstofverbruik door het langzamer varen (slow steaming) en trimmen van het schip (minder weerstand) . Hierbij legde hij vooral de nadruk op duurzaamheid van de toe te passen maatregelen, waarbij hij zich tevens af vroeg hoe deze toe te passen in een emissie trading systeem. Ook noemde hij 'Port rotation' als een operationele maatregel.

Wat betreft technische maatregelen noemde hij voor nieuw te bouwen schepen het gebruik van 'anti fouling paint' (non toxic silicon), dat reeds toegepast is op meer dan 40 grote containerschepen. Behalve het terugbrengen van brandstof verbruik door elektronisch gecontroleerd brandstof injectie, wees hij ook op recirculatie van uitlaatgas. Ook het ontwerp van de scheepsromp kan bijdragen tot een reductie in brandstofverbruik. Voor bepaalde vaargebieden of schepen met een bepaalde belading wees hij ook op de mogelijkheid van een 'flexible bulb'. Hoewel een aantal van bovenvermelde maatregelen reeds worden toegepast pleitte de spreker voor samenwerking en meer openheid en vooral voor toepassing van de verschillende mogelijkheden op nieuwbouw schepen. Terwijl technische oplossingen gericht moeten zijn zowel op de korte als lange termijn brak hij een lans voor de invoering operationele en procedure maatregelen gebaseerd op 'best practices'.

De heer Blankestijn sprak de voorkeur uit voor een 'global levy'in de vorm van een vast bedrag per ton bunker. Hij achtte een levy effectiever dan het systeem van emissietrading. Immers een levy is snel en eenvoudig in te voeren, is transparanter (ook voor de klant), het betreft alle partijen (grote en kleine scheepseigenaren, wel en niet-ontwikkelingslanden ), is meetbaar en kan een onderdeel zijn van de UNFCCC. De fondsen zouden gebruikt moeten worden zowel voor compensatie als voor research en ontwikkeling, waarbij hij vooral dacht aan universiteiten in samenwerking met alle belanghebbenden inclusief regeringen, desnoods onder de IMO als overkoepelende organisatie. Tenslotte sprak hij zich uit voor maatregelen en een systeem dat ook in de toekomst toepasbaar is.

De heer **Kolpa** gaf vanuit zijn functie bij Verkeer en Waterstaat een inzicht in het Klimaatbeleid voor de Zeevaart, waarbij hij zicht voornamelijk richtte op CO<sub>2</sub> emissies. Het aandeel van de internationale zeevaart in de totale wereldwijde CO<sub>2</sub> emissies bedraagt ca 2,7 %. Voor de gehele zeevaart wereldwijd, dus inclusief domestic scheepvaart en visserij bedroeg dit percentage 3,3 %. Een CO<sub>2</sub> emissietabel voor de internationale zeevaart over de periode van 1990 tot 2007 toonde een stijgende lijn. Het blijkt dat, als wordt gekeken naar de verschillende scheepstypen, de tankers, bulkschepen en containerschepen de meeste CO<sub>2</sub> uitstoten. Maar vergeleken met andere modaliteiten is de zeevaart in verhouding klimaatvriendelijker. De hoeveelheid CO<sub>2</sub> die

de zeevaart uitstoot (ca 1100 Mton) blijkt groter te zijn dan de emissies van landinstallaties in Duitsland. Duitsland wil haar uitstoot in 2020 terug brengen met 20 %, terwijl bij ongewijzigd beleid de emissies van de zeevaart en luchtvaart een stijging laten zien.

De heer Kolpa noemde vervolgens de reden waarom IMO zich op een klimaatbeleid richt. Net als voor andere sectoren, zoals het spoor en wegtransport, geldt het rechtvaardigheidsprincipe "de vervuiler betaalt". Bovendien nemen zeevaart-emissies toe en krijgen zij relatief, net als in de luchtvaart, steeds een groter aandeel. Het Kyoto Protocol, Artikel 2.2 (UNFCCC, 1997) stelt dat reductie van broeikasgasemissies door de zeevaart, dient te geschieden door inspanningen van IMO. IMO heeft op dit gebied niet veel gedaan, zo merkt hij op. In verband hiermee noemde hij een aantal struikelblokken. Allereerst het allocatie probleem: welke landen/partijen moeten de emissies worden toegeschreven? Betreft het b.v. "point of sale" (het land waar de scheepsbrandstof verkocht is) of de vlaggestaat? In de tweede plaats: welk principe hanteren we? Is dit het principe van Kyoto namelijk 'common but differentiated responsibilities' (ontwikkelde landen krijgen reductiedoelstellingen opgelegd, ontwikkelingslanden niet) of IMO's 'no more favourable treatment' (gelijk beleid voor alle vlaggestaten)? Een derde struikelblok betreft het feit dat de uitstoot van broeikasgassen jarenlang als gering werd verondersteld, zowel absoluut als relatief. Een vierde struikelblok is het feit dat zeevaarklimaatbeleid alleen in internationaal verband van de grond kan komen. Tenslotte is binnen IMO de afgelopen jaren alle aandacht gericht geweest op de aanpak van 'classical pollutants' (luchtvervuiling door zwavel- en stikstofoxiden en fijnstof).

Voor de aanpak op nationaal niveau wees de heer Kolpa op de Beleidsbrief Zeevaart van Staatssecretaris Huizinga. In Maatregel 23 wordt Nederland genoemd als voortrekker in IMO om op korte termijn tot CO<sub>2</sub> reducerende maatregelen te komen. Bij te weinig voortgang binnen IMO achtzij maatregelen in EU-verband echter onontkoombaar. Daarnaast is Nederland voorstander van het opnemen van CO<sub>2</sub> emissies van internationale zeevaart in een mondiaal Post-2012 Klimaatregime onder de voorwaarde van behoud van een level playing field, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Maatregel 24 betreft een initiatief van de Rijksoverheid tot het afsluiten van een intentieverklaring met de Nederlandse zeevaartsector gericht op energiebesparing en reductie van de uitstoot van broeikasgassen. Deelnemers zijn reders, scheepsontwerpers, de scheepsbouw, verladers en onderwijsinstellingen. Wat betreft de ontwikkeling binnen IMO noemde de spreker het presenteren van technische, operationele en marktgerichte maatregelen. IMO, waarin Nederland actief is komt uiterlijk eind 2009 met een pakket van maatregelen ter reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Voor technische maatregelen denkt men aan ontwerpeisen in de vorm van een verplichte Energy Efficiency Design Index (EEDI). Verladers kunnen op deze manier kiezen voor zgn. "A-label" schepen. Schone schepen kunnen een financiële prikkel krijgen in de vorm van bijv. lagere haventarieven. Ook kunnen schepen CO<sub>2</sub>-vriendelijker gemaakt worden door het gebruik van alternatieve brandstoffen (natural gas) en door geavanceerde brandstof technologie en toepassing van windkracht ("Skysails"). Voor operationele maatregelen denkt men aan 'vessel speed reduction' door 'slow steaming'. Voort zou er betere afstemming moeten zijn van aankomende schepen en

zgn. kade-beschikbaarheid. Voorkomen moet worden dat schepen moeten wachten totdat aan de kade een plaats vrij is. Moeilijker achtte de spreker het invoeren van marktgerichte maatregelen (MBIs). Hieronder vallen bijv. de opname van zeevaart in een Emission Trading Scheme (ETS), de heffing op bunkerfuel en het reeds genoemde inbouwen van financiële prikkels voor schone schepen in de haventarieven. Wat betreft de genoemde maatregelen zal de MEPC 59 (13-17 juli) aanbevelingen formuleren voor de 26e IMO Assembly in november/december 2009, die op haar beurt weer aan de COP 15 (Kopenhagen) zal rapporteren. Bij de IMO/MEPC liggen de volgende MBIs op tafel: (1) Een Levy per ton brandstof in combinatie met de vorming van een internationaal fonds voor reductie van broeikasgasemissies door zeeschepen (2) een Maritiem Emissie Handelssysteem (METS), bestaande uit een 'cap en trade' stelsel, waarin reders emissierechten kunnen kopen en verkopen en waarvan een deel van de veilingopbrengsten in een fonds worden gestort. De discussie hierover wordt volgens de spreker echter gefrustreerd door de volgende problemen. Het Kyoto principe van 'common but differentiated responsibilities' (waarvan o.a China, Brazilië en Saudi Arabië voorstander zijn) conflicteert met het door de IMO uitgedragen principe van 'no more favorable treatment' (vlagneutraliteit), dat juist ontduiking wil voorkomen. Bovendien wil een groot aantal landen (G77 en mogelijk de VS) niet vooruitlopen op Kopenhagen. Vervolgens noemde hij onvoldoende bekendheid van de sector met MBIs en het feit dat ETS overkomt als een complex systeem met hoge administratieve lasten. Wat betreft de levy merkte hij op dat heffing op iedere ton brandstof moeilijk is te managen: als het uitstootplafond (de zgn. "cap") niet wordt gehaald, zullen steeds weer nieuwe verhogingen van de heffing nodig zijn. Wat betreft het Nederlandse standpunt in MEPC 59: Verder overleg vindt plaats met de stake holders waaronder de KVNR, de havens, Scheepsbouw NL, de milieubeweging en VROM. Inmiddels wordt een studie uitgevoerd naar de impact van de MBI-voorstellen op de Nederlandse maritieme sector. Uitgangspunt blijft dat de beste maatregel moet worden gekozen. Tevens is VenW voorstander van een gezamenlijk optreden in de Europese Unie in IMO. De Staatssecretaris van VenW zal op 29 juni 2009 na consultatie van alle stakeholders een definitief besluit nemen over de Nederlandse positie in IMO.

Na de presentaties kreeg de zaal ruimschoots gelegenheid tot discussie. De middag werd afgesloten met een uitgebreide borrel aangeboden door Maersk Shipmanagement.