

CCR: ‘Vervuulende schepen gaan vergroening betalen’

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) laat juristen uitzoeken of een verplichte bijdrage van binnenvaartondernemers aan een verduurzamingsfonds is toegestaan volgens de Akte van Mannheim. Deze bijdrage zou tussen de 40 en 80 euro per kuub gasolie bedragen, afhankelijk van hoe vervuילend het schip is.

Erik van Huizen - Straatsburg, 06 maart 2022, 15:00



De bijdrage aan het verduurzamingsfonds is afhankelijk van de hoeveelheid gebunkerde gasolie en het emissielabel of de energie-index van het schip. (Foto Erik van Huizen)

Het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat weten ‘niet negatief te staan tegenover een sectorbijdrage aan de energietransitie’.

Dat de binnenvaart moet verduurzamen is duidelijk. In 2018 legden de transportministers van de Rijnsoeverstaten dat al vast in de Verklaring van Mannheim. De CCR kreeg opdracht een routekaart op te stellen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2035 met 35% te hebben teruggedrongen en de binnenvaart in 2050 emissieloos te laten zijn. Tevens moest de CCR het voortouw nemen bij de opzet van een financieel instrument om die doelstellingen te halen. De CCR liet vervolgens een studie doen naar mogelijkheden om de verduurzaming te financieren.

‘Extra stimulans’

In de studie werd volgens secretaris-generaal Lucia Luijten de mogelijkheid verkend om een fonds in het leven te roepen, waarmee de verduurzaming kan worden ondersteund. Duidelijk is dat ook de binnenvaart zelf moet bijdragen. ‘Een van de ideeën is een verplichte bijdrage van de binnenvaartondernemer, waarbij de hoogte is gerelateerd aan het duurzaamheidsniveau van het schip. Zo’n heffing zou een extra stimulans kunnen zijn om te verduurzamen. En de ondernemer die zijn schip wil verduurzamen kan vervolgens een beroep doen op het steunfonds.’

Luijten benadrukt dat zo’n heffing ‘alleen een optie is die uit de studie naar voren komt en verder moet worden bestudeerd’. Wel heeft de CCR de studieresultaten inmiddels ingebracht in het Europese project Platina III. ‘Ik hoop van harte dat de studies zullen

bijdragen aan een vlot besluit op Europees niveau, want de binnenvaart heeft behoefte aan ondersteuning bij de grote opgave voor verduurzaming. De CCR wil daarbij graag een rol spelen.'

Akte van Mannheim

Belangrijke vraag is of een heffing op de gasolie in strijd is met de Akte van Mannheim. In de binnenvaart leeft de gedachte dat de Akte elke heffing verbiedt. Volgens Luijten ligt dat mogelijk anders. 'De algemeen aanvaarde uitleg van artikel 3 van de akte is, dat het heffen van accijns niet is toegelaten. Dat wil echter niet zeggen dat een verplichte contributie in een verduurzamingsfonds ook onmogelijk is. Dat is een kwestie van nadere studie. Wij zijn daar als CCR druk mee bezig. Er is nog geen conclusie getrokken.'

Het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bevestigt dat een bijdrage van de binnenvaart aan verduurzaming aan de orde is binnen de CCR. 'Zo'n bijdrage moet wel binnen de kaders van de Herziene Rijnvaartakte passen', zegt woordvoerder Paul van der Zanden van het ministerie. 'Ook moet de bijdrage direct worden ingezet voor verduurzaming van de binnenvaart en mag niet ten koste gaan van het gelijke speelveld binnen de transportsector. Dan staan wij niet negatief tegenover een sectorbijdrage.'

Het fonds

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) deed al in 2020 en 2021 onderzoek naar de energietransitie van de binnenvaart en wat daarvoor nodig is. De opzet van een verduurzamingsfonds gevuld door de sector, bleek het meest voor de hand liggend.

De financiële draagkracht van de binnenvaartsector om te vergroenen is zeer beperkt. Slechts enkele scheepseigenaren in Europa kunnen de kosten voor vergroening zelf dragen. De huidige overheidssubsidies zijn echter alleen zeker voor de korte termijn en zeker niet toereikend om de toekomstige emissiedoelstellingen te halen. Zo bleek de Nederlandse subsidie voor de aanschaf van een Stage V-motor onlangs binnen enkele weken uitgeput te zijn. Er moet dus meer gebeuren. Zoals een Europees verduurzamingsfonds.

Heffing op gasolie

Om erachter te komen hoeveel de binnenvaartsector zou willen en kunnen bijdragen, hebben onderzoekers verschillende ondernemers gevraagd een schatting te geven van de bijdragen die ze denken te kunnen leveren. Er werd uitgegaan van een heffing op gasolie en de ondernemers kregen vier bedragen voorgelegd, variërend van 4 tot 32 cent per liter. Alle geïnterviewden vonden 4 cent per liter gebunkerde brandstof een acceptabele bijdrage. Daarbij maakte het niet uit of ze deze kosten zouden kunnen doorberekenen aan de verlader.



Een verplichte bijdrage van 4 cent per gebunkerde liter gasolie ligt het meest voor de hand. (Foto Erik van Huizen)

Een bijdrage van 8 cent per liter viel al minder goed. Zeker voor binnenvaartondernemers actief in de droge bulk, zoals zand en grind. 'Het aandeel van de transportkosten in vergelijking met de waarde van de vervoerde lading is namelijk relatief hoog in vergelijking met andere marktsegmenten', concluderen de onderzoekers.

Een bijdrage van 4 tot 8 cent per liter brandstof leidt naar verwachting niet tot significante marktverstoringen of een omgekeerde modal shift.

Een verplichte bijdrage van 16 en 32 cent per liter zou volgens de meeste ondernemers ernstige financiële problemen geven, met name voor de zand- en grindsector met relatief kleine schepen op kleine vaarwegen.

Differentiatie

Idee is de verplichte bijdrage per schip te laten verschillen. De hoogte van de bijdrage wordt afhankelijk van de hoeveelheid gebunkerde brandstof en het emissielabel of de energie-index van het schip. Een bijdrage van 4 cent per liter gebunkerde brandstof zou een goede basis kunnen zijn. Afhankelijk van het label of de index, zou deze bijdrage met bepaalde percentages kunnen worden verlaagd of verhoogd, bijvoorbeeld 5%, 10%, 20%. Zo kunnen scheepseigenaren worden beloond om stappen te zetten richting een emissievrij schip.

De differentiatie in tarieven moet wel zo worden berekend dat binnenvaartondernemers bij elkaar jaarlijks 53 tot 106 miljoen euro in het fonds storten, want zoveel is nodig om voorgang te maken. De differentiatie moet ook rekening houden met het toenemende aantal groene vaartuigen. Hiermee moet worden voorkomen dat het vergroeningsfonds volledig leegloopt voordat het doel is bereikt.

Wat het oplevert

Indien het systeem in 2025 in werking zou treden, dan is de verwachting dat de heffing tot 2050 circa 1,3 tot 2,5 miljard euro kan opleveren. Dit komt neer op een bijdrage van respectievelijk 4138 tot 8276 euro gemiddeld per schip per jaar.

Extra mogelijkheden

Behalve naar een verduurzamingsfonds, keken de onderzoekers ook naar andere mogelijkheden om fondsen te werven. Steeds rekening houdend met het principe dat de vervuiler betaalt. Andere opties zoals ETS, het Europese systeem voor CO₂-emissiehandel, en een bijdrage op basis van vervoersprestatie of vervoersvolume bleken echter minder haalbaar en effectief. De conclusie was dat een fonds op basis van het brandstofverbruik en het emissieprofiel van het schip de meest geschikte en haalbare optie is.

Reservefonds

Om het duurzaamheidsfonds te kunnen vullen, halen de onderzoekers ook de miljoenen aan die nog in het Reservefonds (sloopfonds) zitten. De binnenvaart kan er volgens de onderzoekers zijn voordeel mee doen. In het Reservefonds zit momenteel nog 26,8 miljoen euro. Daarmee kunnen volgens de onderzoekers hoogstwaarschijnlijk de kosten van het fondsbeheer en de eerste investeringen in vergroening van de vloot worden gedekt.

Subsidie en lening

Binnenvaartondernemers die hun schip willen verduurzamen zouden geld uit het verduurzamingsfonds kunnen krijgen in de vorm van subsidie, die niet hoeft te worden terugbetaald. Daarnaast zouden de Europese Investeringsbank (EIB) en het Europees Investeringsfonds (EIF) een rol kunnen spelen bij het verstrekken van leningen. De EIB zou zich hierbij meer kunnen richten op de financiering van de infrastructuur die nodig is voor de levering van alternatieve brandstoffen en energie, het EIF in de behoeften van kleine en middelgrote ondernemingen. De lening van het EIF zou kunnen gelden voor dat deel van de investering dat mogelijk niet door de subsidie wordt gedekt. Om het voor de scheepseigenaren makkelijker te maken een lening te krijgen, zouden de Europese Unie en de lidstaten garanties moeten geven.

Businesscase

De onderzoekers benadrukken echter dat het verstrekken van leningen afhangt van het vermogen van de scheepseigenaar om die terug te betalen. Met andere woorden, dat een concurrerende businesscase kan worden aangetoond. Dit vereist dat de totale eigendomskosten van de groene technologie concurrerend moet zijn met een conventionele aandrijflijn. Daarom ligt het grootste deel van de uitdaging in het verstrekken van subsidies. 'Lagere rentetarieven voor leningen zouden in dit opzicht slechts een zeer bescheiden bijdrage leveren aan de verlaging van de totale eigendomskosten.'

Vanaf 2025 vullen

De onderzoekers gaan er vanuit dat de meeste uitgaven van het fonds waarschijnlijk pas na 2035 plaatshebben. Dan zijn schone brandstoffen en technologieën waarschijnlijk meer betaalbaar geworden. Voor innovatieve emissievrije technologieën zoals waterstof, brandstofcellen en elektrische batterijen is het zinvol te wachten tot ze goedkoper zijn en de bijbehorende oplaad- en bunkerfaciliteiten beschikbaar zijn. Om het fonds op dat moment voldoende met geld te hebben gevuld, zou de verplichte bijdrage uiterlijk in 2025 moeten ingaan.

Heel Europa

De verplichte bijdrage aan het verduurzamingsfonds moet op alle vaarwegen in Europa gaan gelden. Het gaat daarom verder dan de Europese Unie en omvat ook niet-EU-lidstaten, zoals Zwitserland, Servië en Oekraïne. Dit is belangrijk om ontduiking tegen te gaan. Bovendien moet er een gelijk speelveld tussen de Europese landen blijven bestaan.

Verdragen

Of een verplichte bijdrage uiteindelijk kan worden ingevoerd, hangt af van de specifieke verdragen die gelden op de verschillende rivieren. Op de Rijn verbiedt de Akte van Mannheim de staten de binnenvaartsector rekeningen te presenteren voor activiteiten die rechtstreeks verband houden met de scheepvaart als zodanig. Heffingen die niet direct zijn gerelateerd aan de scheepvaart mogen wel, zoals BTW op goederen. Ook vergoedingen voor geleverde diensten zijn toegestaan, zoals de verwijderingsbijdrage volgens het CDNI.

Op de Donau geldt het Verdrag van Belgrado. Dat staat het innen van heffingen van de scheepvaart niet toe. Indien de 11 ondertekenende staten van het verdrag overeenstemming bereiken over een nieuwe heffing, is het waarschijnlijk mogelijk deze in te voeren.

Op de Moezel staat het Moezelverdrag tolheffing toe. Het initiatief om een nieuwe heffing op de Moezel in te voeren, moet van de drie verdragsluitende staten komen. Gezamenlijk moeten zij besluiten tot invoering.