

Brussel ondermijnt Akte van Mannheim

De Transportcommissie van het Europees Parlement heeft het rapport Energy Taxation Directive (ETD) aangenomen. Dit betekent dat een volgende stap is genomen in het plan om accijns te heffen op gasolie voor de scheepvaart.

Robin van den Bovenkamp Brussel, 24 mei 2022, 08:49



Hoeveel duurder binnenvaartvervoer wordt, is nog niet te zeggen. Maar de positie van schepen met dieselmotoren wordt er zeker niet beter op. (Foto Alf van Beem / Wikimedia Commons)

Het parlement wil accijns op fossiele brandstoffen heffen om het gebruik van hernieuwbare brandstoffen te stimuleren en het Europese speelveld voor alle modaliteiten gelijk te trekken. Dat betekent dat geen enkele sector meer mag worden uitgezonderd als het gaat om belasting op brandstof. Nu zijn de zee- en binnenvaart en de luchtvaart hiervan nog vrijgesteld.

‘Mijn prioriteit is, dat we transportsector op een realistische manier helpen de duurzame transitie te maken. Met oog voor klimaat, de sector en koopkracht’, schrijft Europarlementariër Caroline Nagtegaal-Van Doorn (VVD), die als lid van de Transportcommissie heeft ingestemd met het rapport. Volgens haar is het de bedoeling de accijns vanaf volgend jaar gefaseerd in te voeren. Het rapport

werd in de commissie aangenomen met 36 stemmen voor en 10 stemmen tegen. 'Ik ben ongelooflijk blij dat we tot dit resultaat zijn gekomen, omdat er belangrijke punten in staan waar de Europese binnenvaart profijt van zal hebben. Denk bijvoorbeeld aan de belastinguitzondering voor het gebruik van walstroom.'

De opbrengsten moeten volgens het rapport worden teruggestort in een vergroeningsfonds voor de sector. 'Vooral dat laatste is van belang om de transportwereld ook de middelen te geven verder te verduurzamen. De wil is er, maar we moeten de sector daarin wel supporten', zegt Nagtegaal-Van Doorn. 'Met dit rapport hebben we een balans gevonden voor een realistische route naar een duurzamere transportsector.'

Procedure

In juni wordt het rapport in stemming gebracht bij de Commissie van Economische en Monetaire zaken. Bij instemming, komt het rapport later dit jaar waarschijnlijk in stemming in de plenaire vergadering van het Europees Parlement. Daarna moeten de Europese Commissie en de lidstaten er nog mee instemmen. 'Tenzij de lidstaten in de Raad een belasting op bunkerolie goedkeuren, heeft dit opinierapport geen directe gevolgen. Ik heb met mijn bijdragen geprobeerd een belangrijk signaal om af te geven, met name wat betreft het oormerken van belastingopbrengsten. De sector moet immers worden gesteund in de transitie naar een schonere binnenvaart', zegt Nagtegaal-Van Doorn.

In strijd met Akte

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) liet intussen juridisch onderzoek doen naar de gevolgen voor de Akte van Mannheim. 'Volgens onze analyse kan accijnsheffing niet worden toegepast op de onder de Akte van Mannheim vallende waterwegen. De invoering is in strijd met de Akte', laat een woordvoester weten.

Volgens de CCR is moeilijk vast te stellen wat de consequenties zullen zijn voor de sector, als de EU zijn plannen doorzet. 'De energiebelasting maakt deel uit van een groter wetgevingspakket, het Fit for 55-pakket, waarvan de algemene effecten nog niet duidelijk zijn.'

Grote zorgen

De scheepvaartsector maakt zich intussen wel zorgen om structureel hogere brandstofprijzen. De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) verwacht dat de binnenvaart het dan zal verliezen van het wegvervoer. 'De overheid wil een modal shift, maar maakt het de binnenvaart onmogelijk met dit soort keuzes', zegt woordvoerder Sunniva Fluitsma. 'Ze prijzen ons uit de markt en halen hun schouders op als een reverse modal shift ontstaat.'

Daarnaast weet Fluitsma dat er meer kosten aankomen door de regelgeving uit het Fit for 55-pakket. 'De ene na de andere maatregel stapelt zich op. Ons marktaandeel verdwijnt.'

De belofte dat de opbrengsten uit de brandstofaccijns terugvloeien naar de sector, stelt de ASV niet gerust. 'Ja, de sector, wat is dat? De bedrijven met grote advertenties, die alle subsidies al binnenkrijgen. Wij als particuliere schippers schieten er geen bal mee op.'

Volgens Fluitsma draait de binnenvaart economie op midden- en kleinbedrijven, en die worden op deze manier gedwongen te stoppen. 'Schippers willen echt wel vergroenen. Maar dat kan niet zo.'

Bunkervlucht

Ook bunkerbranchevereniging Nove ziet de bui hangen en waarschuwt dat zeeschepen straks buiten de Europese Unie gaan bunkeren. 'Dan raken wij onze omzet kwijt en is het milieu nog steeds niet geholpen', reageert Erik de Vries van Nove.

Hoe groot het prijsverschil wordt is volgen De Vries nog niet te zeggen. 'Zelfs al gaat het maar om een paar cent, dan zullen schepen al uitwijken. En dat kun je niet verbieden.'

De binnenvaart heeft die uitwijkmogelijkheid straks vrijwel niet, erkent De Vries. 'Voor de binnenvaart betekent dit een kostenverhoging die de concurrentiepositie sterk verslechtert.'

Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) was niet bereikbaar voor commentaar.