

# Ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt

**Aan :** De ministers van Economische zaken Landbouw & Innovatie (EL&I) en Infrastructuur en Milieu (IenM).

**Onderwerp :** Ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt.

Rotterdam 13-10-2012.

Geachte heer/mevrouw,

Het zal u niet ontgaan zijn dat er al enige jaren sprake is van een economische crisis in de binnenvaart. Door middel van deze brief wil de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) u op de hoogte stellen van de oorzaken en eventuele oplossingen, specifiek gericht op de handelswijze en het beleid van banken en overheid.

Inmiddels kunnen we zeggen dat deze situatie een bedreiging vormt voor de continuïteit van de Europese particuliere binnenvaart. Dat dit een grensoverschrijdend probleem is dat in alle betreffende landen een gezamenlijke aanpak vereist bewijst het feit dat een soortgelijke brief ook is verzonden door de collega schippersorganisaties Ons Recht/ Notre Droit (Vlaamse en Waalse schippers) en La Glissoire (Franse schippers). Omdat met name Nederland een grote speler in deze markt is en een groot binnenvaartbelang heeft, is juist Nederland het land wat hier onmiddellijk actie in zou moeten ondernemen.

## liberalisering in de binnenvaart.

De Richtlijn 96/75/EG, van de Europese Commissie, heeft de Europese binnenvaart, "een grotere commerciële flexibiliteit en een systeem van vrijheid van bevrachting en prijsvorming van vervoer te bereiken" opgelegd. Dit vertaalde zich per 1 januari 2000 in de volledige liberalisering van de rivierbevrachting in alle lidstaten. Het doel van deze richtlijn was "het bewerkstelligen van een meer gedreven ontwikkeling door, en een beter gebruik van de mogelijkheden van de binnenvaart met name door verbetering van het concurrentievermogen", in algemeen belang.

## De gevolgen van de liberalisering: gebrek aan markttransparantie, en onevenredige verdeling van de marktmacht.

Het eerste resultaat was het ontnemen van elk zicht op de verdeling van de lading en de betaalde tarieven aan de particuliere binnenvaart. Hierdoor is de markt ondoorzichtig geworden en werd zowel de vraagkant (bedrijven die vracht willen laten vervoeren) als de aanbodkant (de schippers) afhankelijk van een bevrachter om te weten hoeveel vraag en aanbod er is in de markt. Dit heeft geresulteerd in een onmiddellijke prijsdaling van zo'n 30% tot, voor sommige delen van de sector, ver beneden de kostprijs van het vervoer. Dit werd al geconstateerd in de zogenaamde "goede tijd" zie het rapport "een goede toekomst voor het kleine schip" van Buck consultants uit 2008.

## Schaalvergroting in de binnenvaart.

In de periode 2006-2010 heeft er in de Europese binnenvaartvloot een schaalvergroting plaatsgevonden. Mede door een stimulans van overheden, in de vorm van bijvoorbeeld staatsgaranties zijn er veel schepen met zeer groot laadvermogen (2.000 tot 5.000 ton) en zeer hoge aanschafkosten aan de vloot toegevoegd. De geringe controle op de gang van zaken zorgde ervoor dat schepen gebouwd voor lage bouwkosten verkocht werden voor relatief hoge aanschafkosten. Deze extra winst voor tussenhandelaren heeft speculatie en ongebreidelde groei in de hand gewerkt. De Nederlandse vloot is hierin de koploper geweest en bijna de helft van de totale Europese binnenvaartvloot vaart onder Nederlandse vlag. Waren er in 2008 zo'n 300 schepen groter dan 1.500 ton in de Nederlandse binnenvaartvloot, in 2011 waren dat er zo'n 900. Maar de vraag naar tonnage steeg zeker niet in deze mate mee.

## De gevolgen van de schaalvergroting in de binnenvaart: structurele overcapaciteit

Het gevolg van het hierboven beschreven beleid was een ongecontroleerde nieuwbouwgolf en schaalvergroting, wat resulteerde in een structurele overcapaciteit en daardoor zeer lage tarieven, wat nog eens werd versterkt door de terugval in de vervoersvraag in 2008/2009. De nieuwbouwgolf en schaalvergroting hebben niet alleen effect op exploitanten van grote schepen gehad. Door het

verdringingseffect moeten ook exploitanten van kleine schepen lagere tarieven accepteren die hen ook in een precare financiële situatie heeft gebracht.

*Vloot kleine schepen verdwijnt, eigenaar groot schip is lijfeigene van de bank.*

Vanaf 2005 hebben de binnenvaartsector en de banken grote investeringen gedaan om de vloot van binnenvaartschepen te moderniseren. Veel nieuw gebouwde grote schepen zijn met minimale eigen middelen van exploitanten in de vaart gebracht. Aan de andere kant zijn veel kleine schepen gesloopt of omgebouwd tot woonschip. Banken hebben onvoldoende rekening gehouden met de financiële haalbaarheid van, en de vraag vanuit de ladingmarkt naar, nieuwbouwschepen. Door de vele nieuwbouwprojecten is tot eind 2008 de waarde van schepen explosief gestegen en vervolgens sterk gedaald. Momenteel zitten we in een volgende situatie: een overgefinancierde ondernemer met een nieuw schip die niet aan zijn verplichtingen kan voldoen, krijgt toestemming van de bank of wordt zelfs verplicht om door te blijven werken tegen elke prijs en iedere voorwaarde. Maar aan de exploitant van een kleiner en ouder schip wordt door dezelfde bank een financiële lening geweigerd voor werkzaamheden die nodig zijn voor de verdere uitvoering van de bedrijfsvoering, ook al is de lening bescheiden en in de exploitatie haalbaar. Leuke filmpjes ten spijt over hoe de binnenvaart ooit weer booming business zou kunnen worden, is dat de harde realiteit.

*Bancaire regelingen en beleid van de overheid verstoren de marktwerking.*

Hieruit blijkt dat zekere bancaire regelingen de mededinging vervalsen, doordat de exploitanten van de meest moderne en efficiënte schepen niet de werkelijke financieringskosten hoeven door te berekenen, omdat ze zijn vrijgesteld van terugbetaling sinds 2008/2009.

*Aanmelden van de crisis in de binnenvaart*

De ASV is van mening, gezien het gevoerde beleid en handelswijze van banken en overheid, dat er in de binnenvaart sprake is van een ernstige verstoring van de markt.

In haar begin dit jaar verschenen sectorvisie maakt het ING economisch bureau melding van "de combinatie van buitensporige risico's door binnenvaartondernemers en een beperkte onderhandelingsmacht ten opzichte van ladingaanbieders" en is van mening dat "de Staat reden zou hebben om in te grijpen, bijvoorbeeld door de invoering van een bodemprijs, een maatregel echter in strijd met de tijdgeest en Europese regelgeving". Dit en de conclusies uit het rapport 'Marktwerking en samenwerking in de binnenvaart' (uitgevoerd in opdracht van het Transitiecomité), geeft de noodzaak aan om een aantal regels van de "vrije markt", die de binnenvaartsector verzwakken, te herzien. De voorspellende woorden van de toenmalige Europese Commissaris van transport Dhr. Karel van Miert dat een totaal geliberaliseerde vervoersmarkt zal uitmonden in moderne slavernij zijn inmiddels bewaarheid.

Op vragen van onze Belgische collega's om passende maatregelen te nemen t.a.v. de Richtlijn 96/75/EG, ontving men onlangs een brief van Simm Kallas, vicepresident van de Europese Commissie, waarin hij zijn belangstelling in de vragen aangeeft, maar stelt, dat "De richtlijn bepaalt dat het verzoek om de toepassing van passende maatregelen dient te geschieden door een lidstaat. Maar dat tot nu toe geen verzoek daartoe is verzonden naar de Commissie ..."

Wij vragen u dus nogmaals met klem, om te overwegen een verzoek hiertoe in te dienen zodat het zal worden behandeld met de hoogste spoed en aandacht: De particuliere binnenvaart is in grote moeilijkheden. Dit geldt voor de hele Europese vloot, en via de voorwaarden van het economisch liberalisme, overheersend in de transportsector, zijn we op korte termijn steeds verder op weg naar nog meer moeilijkheden en faillissementen zijn onafwendbaar (met het daarbij horende persoonlijke leed). Echter, zoals het verdrag van Rome al constateerde, een faillissement in de binnenvaart haalt geen speler uit de markt, het schip verdwijnt niet van de markt, het is slechts een voortzetting van een niet-werkend mechanisme. Gezien het voorgaande vragen wij om het nemen van een aantal maatregelen.

Wij verzoeken u, de ministers van EL&I en IenM, om deze vaststelling van de structurele crisis in de binnenvaart in het kader van richtlijn 96/75/EG aan te melden en dienaangaande, c.q. daarenboven de Europese Commissie te vragen :

1) Een einde te maken aan de concurrentieverstorende praktijken die strijdig zijn met artikel 87 van het Verdrag van Rome:

Citaat:

*"Tenzij anders bepaald in dit Verdrag, zijn onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer betreft tussen de lidstaten, steunmaatregelen van de staten of met staatsmiddelen bekostigd, in welke vorm dan ook, die de concurrentie vervalsen of dreigen te vervalsen door bevoordeling van bepaalde ondernemingen of bepaalde producten".*

Zie ook: [http://www.europarl.europa.eu/factsheets/3\\_3\\_3\\_nl.htm](http://www.europarl.europa.eu/factsheets/3_3_3_nl.htm), waarin onder 3a: "Voor vervoer en landbouw geldt een bijzondere juridische regeling waarbij de artikelen 87 t/m 89 en ad-hoc bepalingen een rol spelen (\*hoofdstukken 4.1. en 4.5.)"

2) Uit hoofde van artikel 7 van de Richtlijn 96/75/EG passende maatregelen in te stellen, onder andere :

*Maatregelen gericht op de markt.*

- Het middels nader te bepalen maatregelen opheffen of (evt. regulerend) buiten actief bedrijf stellen van de bestaande overcapaciteit
- Het voorkomen van nieuwe, niet gefundeerde toevoeging van nieuwbouwtonnage.
- Het invoeren van een vorm van markttransparantie, waarbij korte termijn inzicht wordt geboden in de marktsituatie en prijsontwikkeling.
- Het invoeren van een vorm van marktordening met een kostprijs-gerelateerde benedengrens, zoals al gesuggereerd in het rapport van de ING over de binnenvaart ( herstelpad binnenvaart loopt vertraging op).

*Maatregelen gericht op de bankensector (op grond van art. 87 van het Verdrag)*

- Een maximum stellen aan de periode dat het bankwezen aflossingen op leningen kan opschorten,
- Het opleggen van regels aan banken voor scheepsfinancieringen omtrent voorkoming van overfinanciering.
- Het opleggen van regels aan banken met betrekking tot het rekenschap afleggen over hun gedrag wat betreft hun zorgplicht en verantwoording richting de sector.
- Het opleggen van de verplichting aan banken (onder voorwaarden) om kredieten te verlenen aan (kleinere) binnenvaartondernemingen voor noodzakelijke investeringen/repatriaties.
- Het opleggen van criteria aan banken voor de wijze waarop omgegaan wordt met eventuele toevoeging van nieuwe capaciteit aan de binnenvaartvloot, alsmede voor de monitoring van de vloot.

*Maatregelen voor een stabiele toekomst voor de binnenvaart*

Er dienen instrumenten in het leven geroepen te worden waardoor binnenvaartondernemingen ook na de crisis op een fatsoenlijke manier kunnen voortbestaan.

Specifiek: maatregelen die met name gericht zijn op het garanderen van minimaal kostendekkende tarieven voor de vervoerders en het toepassen van gemeenschappelijke Europese regels inzake fiscale en sociale omstandigheden in de vervoerssector. Hierbij denken we aan het instellen, toepassen en handhaven van kostprijswetgeving die vervoeren tegen maatschappelijk onverantwoorde vergoedingen onmogelijk maakt. Voorts willen wij graag dat de aanbevelingen gedaan door de Europese commissie in het witboek vervoer ter harte genomen worden en men werkelijk kiest voor verplaatsing van vervoer over de weg naar vervoer over water.

Getekend,  
Het ASV-bestuur.

