



# Directe economische effecten van accijns op brandstof voor de Nederlandse visserijvloot

Hans van Oostenbrugge en Arie Mol, 2021

## Achtergrond

De Europese commissie heeft in het kader van een pakket aan maatregelen voor het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen een aanpassing van de energiebelastingrichtlijn gepresenteerd waarin nieuwe minimum accijnstarieven voor motorbrandstof worden vastgesteld.<sup>1</sup> Voor zowel de aquacultuur als de visserij geldt volgens artikel 8 en 15 van het voorstel dat op 14 juli 2021 werd gepresenteerd vanaf 1 januari 2023 een minimale belasting van 0,9 euro/GJoule voor alle soorten conventionele brandstof (Annex 1 tabel B), terwijl de visserij en aquacultuur nu nog een uitzondering hebben voor deze accijns. Dit is het lage accijnstarief in het voorstel; het normale tarief voor brandstofaccijns is 10,75 euro/GJoule.

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wil inzicht in de economische consequenties voor de Nederlandse visserijsector van een eventuele accijnsheffing over brandstof. Zij heeft Wageningen Economic Research gevraagd een eerste indicatieve berekening te maken van de directe economische gevolgen van een accijnsheffing zoals voorgesteld in de conceptrichtlijn voor de Nederlandse visserij- en mosselvloot. De oestercultuur is buiten beschouwing gelaten vanwege gebrek aan gegevens.

## Methode

De vraag van het ministerie is uitgewerkt in een berekening van het directe effect van een verhoging van de brandstofkosten zoals voorgesteld in de EU-richtlijn op de kosten en baten en het economisch resultaat van de belangrijkste subsectoren binnen de Nederlandse visserij en aquacultuur: de kottervisserij, de trawlvissersrij, de kleine kustvisserij en de mosselcultuur.

Voor de berekening is 2019 als uitgangsjaar gekozen als het meest recente jaar waarover gegevens van brandstofverbruik en de economische prestaties van de sectoren beschikbaar zijn. Zowel het brandstofverbruik als de economische gegevens voor de berekeningen zijn afkomstig zijn uit het Bedrijveninformatienet van Wageningen Research en worden in het kader van de Europese

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12227-EU-Green-Deal-Revision-of-the-Energy-Taxation-Directive\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12227-EU-Green-Deal-Revision-of-the-Energy-Taxation-Directive_en)

Datacollectieverordening verzameld (Ministerie van LNV et al., 2019).<sup>2</sup> Vanwege deze referentieperiode is ook de pulsvisserij meegenomen in de berekening. In de discussie wordt ingegaan op de mogelijke consequenties van het pulsverbod voor de extra kosten.

De extra accijns per liter brandstof is bepaald uit de accijns uit het voorstel (0,90 euro/GJoule) en de hoeveelheid energie per liter brandstof voor de drie soorten brandstof die in de visserij worden gebruikt (zie tabel 1).

**Tabel 1** Berekende accijns per liter voor de verschillende soorten brandstof, gebruikt in de Nederlandse visserij

	Accijns (euro/GJoule)	Energiewaarde a)	Accijns (euro/l)
Benzine	0,9	33,15 MJ/l	0,030
Gasolie	0,9	36,60 MJ/l	0,033
Zware stookolie	0,9	42,18 MJ/ton	0,038

a) <https://europa.eu/capacity4dev/public-energy/wiki/sustainable-energy-handbook>

De hoeveelheid verbruikte liters gasolie, benzine en stookolie is vermenigvuldigd met het heffingsbedrag per liter brandstof. Dit is gedaan voor de kottersector (waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen verschillende vistechnieken), de pelagische sector, de kleinschalige visserij en de mosselsector. Voor de kleine kustvisserij wordt zowel gasolie als benzine gebruikt. De precieze verhouding is niet bekend, maar het merendeel van de brandstof is gasolie. Aangenomen dat het aandeel gasolie 80% is, is de gemiddelde accijns berekend op 0,032 euro/l. Het bedrag aan accijns is vervolgens afgetrokken van de in 2019 behaalde resultaten.

In de kottersector krijgt de bemanning uitbetaald via het zo genaamde deelloon systeem. Dat betekent dat de bemanning een vast deel krijgt van de besomming minus een aantal kostenposten (aanlandkosten van de vis en brandstofkosten). Omdat bij invoering van brandstofaccijns de kosten voor brandstof toenemen zal het loon van de bemanning ook afnemen. Daarmee betaalt de bemanning dus een deel van de extra brandstofkosten. Hier is rekening mee gehouden door de korting op de deellonen te berekenen door middel van:

$$\text{Korting deelloon} = 1 - \left( \frac{\text{BrutoBesomming} - (\text{SorteerLoskosten} + \text{Afslagrechten} + \text{Gasoliekosten} + \text{Accijns})}{\text{BrutoBesomming} - (\text{SorteerLoskosten} + \text{Afslagrechten} + \text{Gasoliekosten})} \right) \\ * \text{Deelloon}$$

Voor de overige sectoren is aangenomen dat het loon van de bemanning niet zal wijzigen door de toename in kosten (grote zeevisserij en mosselsector) of dat de eigenaar ook het grootste deel van de bemanningskosten krijgt omdat de bemanning vaak klein is (overige kleine kustvisserij).

Op deze manier is inzichtelijk gemaakt wat de economische effecten over 2019 geweest zouden zijn als de voorgestelde accijnsheffing in 2019 plaatsgevonden zou hebben.

## Resultaten

In totaal zal een toepassing van brandstofaccijns zoals voorgesteld in de concept EU-verordening de Nederlandse visserij en mosselsector ongeveer 5,5 mln. euro per jaar kosten (op basis van de economische resultaten van 2019). Bijna 4 mln. euro komt voor rekening van de kottersector, die ook de grootste bijdrage levert aan het totale brandstofverbruik (118 mln. liter in 2019). Van de totale kosten zal ongeveer 1,0 mln. euro worden betaald door de bemanning door middel van een verlaging in hun deelloon. De overige 4,5 mln. euro komt ten laste van de winst in de sector. Die zou in het geval van 2019 dalen van 22,4 naar 16,9 mln. euro. Binnen de kottersector zijn het

<sup>2</sup> Ministerie van LNV, Wageningen Marine Research, Wageningen Economic Research, 2019. The Netherlands - Work Plan for data collection in the fisheries and aquaculture sectors 2020-2021, Version 1, The Hague, October 31, 2019.

vooral de boomkor en de puls visserij die het grootste deel van de extra kosten dragen (2,8 mln. euro). De boomkorvisserij zou door deze extra kosten nog beperkt rendabel zijn (totaal 1,0 mln. winst per jaar). De kosten voor de andere typen visserijen liggen lager vanwege de lagere inzet en olieverbruik.

Voor de trawlersector levert de invoering van brandstofaccijns een toename in de kosten op van 1,2 mln. euro per jaar. Hierdoor zou de winst van 2019 met ongeveer een kwart afnemen tot 3,7 mln. euro.

De effecten op de kosten voor de kleine kustvisserij en de mosselsector zijn relatief klein (beide 0,2 mln. euro per jaar).

**Tabel 2** Brandstofverbruik, accijns en effecten op de economische prestaties voor de verschillende subsectoren in de Nederlandse visserij en aquacultuur

Sector	Vistechniek	Brandstof	Hoeveelheid brandstof (mln. liter)	Accijns (euro/l)	Totaal accijns (mln. euro)	Korting loon bemanning (mln. euro)	Nettoresultaat (mln. euro)	Resultaat incl. accijns (mln. euro)
Kottervisserij	Boomkor	Gasolie	48,7	0,0329	1,6	0,4	2,2	1,0
Kottervisserij	Diversen	Gasolie	8,4	0,0329	0,3	0,1	-3,1	-3,3
Kottervisserij	Garnalen	Gasolie	13,1	0,0329	0,4	0,1	-6,1	-6,4
Kottervisserij	Puls	Gasolie	36,7	0,0329	1,2	0,3	14,0	13,1
Kottervisserij	Quadrig	Gasolie	3,0	0,0329	0,1	0,0	-0,2	-0,2
Kottervisserij	Snurrevaad	Gasolie	8,6	0,0329	0,3	0,1	2,0	1,8
<b>Kottervisserij</b>	<b>Totaal</b>		<b>118,4</b>	<b>0,0329</b>	<b>3,9</b>	<b>1,0</b>	<b>8,9</b>	<b>5,9</b>
Trawlersector		Gasolie	26,0	0,0329	0,9	0		
Trawlersector		Stookolie	10,1	0,0380	0,4	0		
<b>Trawlersector</b>	<b>Totaal</b>		<b>36,1</b>		<b>1,2</b>	<b>0</b>	<b>4,9</b>	<b>3,7</b>
Kleine kustvisserij		Gasolie/benzine	4,9	0,0323	0,2	0	3,9	<b>3,7</b>
Mosselsector		Gasolie	6,9	0,0329	0,2	0	3,7	<b>3,5</b>
<b>Totaal</b>			<b>166,3</b>		<b>5,5</b>	<b>1,0</b>	<b>21,4</b>	<b>16,9</b>

## Discussie en Conclusies

Deze notitie bevat een inschatting van de extra kosten vanwege de voorgestelde accijnsverhoging in de visserij, op basis van de schattingen van het brandstofverbruik en de kostenstructuur in de verschillende sectoren. Zowel de kosten als het brandstofverbruik zijn gebaseerd op een steekproef van de totale populatie. De dekkingsgraad en de daaruit voortkomende onzekerheid in de schattingen variëren tussen de subsectoren. Voor de trawlersector zijn de kosten van alle schepen bekend en is de onzekerheid daarin dus nul. Wel zijn van een beperkt aantal schepen niet de verhouding bekend tussen stookolie en gasolieverbruik, maar dit leidt tot kleine onzekerheden in de extra kosten omdat het verschil in accijns voor de beide brandstoffen klein is. Voor de kottersector is van ongeveer een derde van de schepen de gegevens bekend. Voor de overige schepen worden de kosten en opbrengsten geschat op basis van gegevens over de technische karakteristieken en visserijactiviteiten met behulp van regressieanalyse, wat leidt tot schattingen met een relatief grote nauwkeurigheid (statistische fout in de schatting <10%, zie ook Van Oostenbrugge et al. *nog te verschijnen*).<sup>3</sup> De gegevens voor de kleine zeevisserij en de mosselsector zijn minder betrouwbaar door een lagere dekking van de gegevensverzameling en een grotere variatie in de gegevens. Voor de mosselsector is daarnaast het verbruik gebaseerd op de schatting van de kosten en een gemiddelde prijs per liter gasolie voor de visserij. Door de lage extra kosten in deze sub-sectoren

<sup>3</sup> van Oostenbrugge H., F.F. Hoekstra, A. Mol, A.J. Klok and J.L. Roskam, *nog te verschijnen*. Methodological report for the Dutch economic data collection program on fisheries and aquaculture. Wageningen Economic Research.

---

heeft de onzekerheid in deze schattingen echter een klein effect op de schatting van de totale kosten (Oostenbrugge et al. *nog te verschijnen*).<sup>4</sup>

In deze notitie wordt ervan uitgegaan dat volgens artikel 8 en 15 en tabel B van Annex 1 van de verordening de visserij en aquacultuursector het lage accijnstarief van 0,9 euro/GJoule krijgen opgelegd. Als bij de uiteindelijke implementatie deze sectoren toch het normale accijnstarief van 10,75 euro/GJoule krijgen opgelegd, zullen de kosten een factor  $10,75/0,9 = 11,94$  hoger uitpakken (50-60 mln. euro per jaar). In dat geval zal het grootste deel van de Nederlandse vloot niet meer rendabel kunnen vissen.

Een groter effect op de mogelijke kosten vanwege de invoer van accijns op brandstof komt vanwege recente veranderingen in de vloot en met name in de kottersector. Door het verbod op de pulsvisserij in 2020 zijn alle schepen die in 2019 nog met de pulstechniek visten verplicht over te schakelen op andere technieken. De meeste schepen schakelen over op de traditionele boomkorvisserij. Dit betekent dat zowel de kosten voor brandstof als ook de kosten voor brandstofaccijns zullen toenemen. Uitgaande van een gemiddeld brandstofverbruik van 1,67 maal het verbruik van de pulsvisserij, zullen de accijnskosten voor de overgestapte pulskotters ongeveer 2 mln. euro zijn ( $1,2 \times 1,67$ ), 0,8 miljoen euro hoger dan nu. Het is lastig te voorspellen hoe de overige kosten en inkomsten zich zullen ontwikkelen, maar op basis van de situatie in 2019 is de boomkorvisserij nauwelijks winstgevend. Voor de andere subsectoren zijn er in de nabije toekomst geen grote veranderingen te verwachten in het brandstofverbruik.

Naast de vraag naar de kosten, is er ook onzekerheid in de mogelijke extra opbrengsten die de invoering van deze accijns mogelijk maakt. Omdat de maatregel EU-breed wordt ingevoerd hebben alle EU-vissers met de stijging van de kosten te maken. Daardoor is het mogelijk dat (een deel van) de kosten kunnen worden doorberekend aan schakels verderop in de keten en uiteindelijk de consument. Het is echter de vraag of de consument de extra kosten wil dragen of kiest voor goedkopere alternatieven zoals importvis van buiten de EU waarvoor geen extra belasting moet worden betaald. Dit zal variëren tussen verschillende producten en visserijen en het effect is op voorhand niet te voorspellen. Wel is het zo dat de hier uitgerekende extra kosten zonder compensatie in de inkomsten een 'worstcasescenario' zijn.

Naast het directe effect van de kostenverhoging zal deze maatregel indirect bijdragen aan de ontwikkeling in de visserijsector:

- Door de verhoging van de brandstofkosten zal er een extra drijfveer ontstaan voor de invoering van extra brandstof besparende maatregelen.
- Door de verlaging van de lonen zal de (kotter)bemanningsprobleem eerder op zoek gaan naar ander werk en er een bemanningsprobleem ontstaan.
- De verhoging van de kosten zal bijdragen aan een verslechterd investeringsklimaat voor met name energie-intensieve visserijmethoden zoals de boomkorvisserij.
- Dit effect komt boven op de effecten van de recente andere maatregelen en ontwikkelingen (aanlandplicht, pulsverbod, afname visgebied, brexit, en mogelijke uitfasering bodemvisserij) en zal waarschijnlijk bijdragen een negatief effect op de en houding in de visserij ten aanzien van het visserijbeleid en beleid in brede zin.

Samenvattend kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In totaal zal een toepassing van brandstofaccijns zoals voorgesteld in de concept-EU-verordening de Nederlandse visserij en mosselsector maximaal ongeveer 5,5 miljoen euro per jaar kosten (op basis van de economische resultaten van 2019).
- De transitie van de pulsvisserij naar de traditionele boomkor zal het brandstofverbruik en daarmee de kosten van accijns doen toenemen (waarschijnlijk met ongeveer 0,8 mln. euro per jaar) en de economische resultaten verder onder druk zetten.

---

<sup>4</sup> van Oostenbrugge H., F.F. Hoekstra, A. Mol, A.J. Klok and J.L. Roskam, *nog te verschijnen*. Methodological report for the Dutch economic data collection program on fisheries and aquaculture. Wageningen Economic Research.

- 
- De mate waarin de extra kosten kunnen worden doorberekend aan verdere schakels in de keten is vooralsnog zeer onduidelijk. Wel zal deze inschatting van de economische effecten het maximale directe economische effect zijn van deze maatregel.
  - De indirecte effecten van deze maatregel (in combinatie met andere ontwikkelingen in de sector) zijn mogelijk groter dan het directe effect. Meer onderzoek naar deze indirecte cumulatieve effecten van recente ontwikkelingen is aan te bevelen.

---

#### **Meer informatie**

Hans van Oostenbrugge  
T +31 (0)70 335 8239  
E [hans.vanoostenbrugge@wur.nl](mailto:hans.vanoostenbrugge@wur.nl)  
[www.wur.nl/economic-research](http://www.wur.nl/economic-research)

2021-101