

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 juli 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het gebruik van rode gasolie
voor particuliere pleziervaart**

(ingediend door mevrouw Daphné Dumery)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 juillet 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à l'utilisation de gazole rouge
pour la navigation de plaisance privée**

(déposée par Mme Daphné Dumery)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Europese Richtlijn 95/60/EC betreffende het merken van gasolie en kerosine voor fiscale doeleinden en de Richtlijn 2003/96/EG tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit liggen aan de basis van een aanslepende kwestie omtrent het gebruik van rode diesel in de pleziervaart. De beide richtlijnen reguleren het toegestane gebruik en fiscale aspecten van brandstoffen: brandstoffen voor specifiek gebruik kunnen belast worden aan een lager tarief, maar moeten gemerkt worden door toevoeging van een rode kleurstof om misbruiken te vermijden. Elk voertuig in de EU dat de rode diesel gebruikt, wordt verondersteld een verlaagd tarief betaald te hebben op de brandstof. Artikel 18.1 van de Richtlijn 2003/96/EG stelt dat gemerkte of rode diesel niet meer gebruikt mag worden voor particuliere pleziervaartuigen met ingang van 1 januari 2007.

In dat verband bestaat een interpretatieverschil tussen de Europese Commissie en de regering van het Verenigd Koninkrijk, betreffende de reikwijdte van de richtlijn hieromtrent. De regering van het Verenigd Koninkrijk is sinds de totstandkoming van de richtlijn de mening toegedaan dat het aldaar vigerende gebruik van rode diesel in de pleziervaart wel in overeenstemming is met de richtlijn, aangezien daarop al nationale belastingen betaald worden. De Europese Commissie deelt de Britse interpretatie niet, wat geleid heeft tot een ingebrekestelling van de Britse regering op 16 juni 2011, een met redenen omkleed advies op 30 mei 2013 en een verwijzing naar het Europees Hof van Justitie op 10 juli 2014.

Dit heeft evenwel belangrijke gevolgen voor de overige lidstaten, die de interpretatie van de Europese Commissie volgen en dus het gebruik van rode diesel in de pleziervaart dienen te sanctioneren. Overeenkomstig onze nationale wetgeving ter implementatie van de Europese richtlijnen voert de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen (AADA) controles uit op het brandstofgebruik in de pleziervaart. De impact daarvan is tweemaal, aangezien dit zowel betrekking heeft op Britse pleziervaartuigen zelf als op pleziervaartuigen uit derde landen die getankt hebben in Britse havens. Vaak wordt betoogd dat het gebruik van rode diesel niet steeds getuigt van kwade wil vanwege betrokkenen, aangezien de beschikbaarheid van witte diesel in Britse havens niet alomtegenwoordig zou zijn én omdat een eenmalige tankbeurt met rode diesel bovendien nog lange tijd sporen kan nalaten die eveneens aanleiding zouden geven tot bestraffing. In elk geval geven cijfers

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La directive européenne 95/60/CE concernant le marquage fiscal du gazole et du pétrole lampant et la directive 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité sont à l'origine d'un problème persistant concernant l'utilisation du gazole rouge dans le cadre de la navigation de plaisance. Les deux directives règlent l'utilisation autorisée des carburants et leurs aspects fiscaux: les carburants destinés à un usage particulier peuvent faire l'objet d'une taxation réduite, mais doivent être marqués par l'adjonction d'une couleur rouge afin d'éviter les abus. Tout véhicule qui utilise le gazole rouge dans l'UE est censé avoir fait l'objet d'une taxation réduite sur le carburant. L'article 18.1 de la directive 2003/96/CE précise que le gazole marqué ou rouge ne peut plus être utilisé pour les bateaux de plaisance privés à partir du 1^{er} janvier 2007.

Il existe une différence d'interprétation entre la Commission européenne et le gouvernement du Royaume-Uni au sujet de la portée de la directive concernée sur ce point. Depuis l'élaboration de la directive, le gouvernement du Royaume-Uni estime que l'utilisation du gazole rouge qui y est faite dans la navigation de plaisance est conforme à la directive, dès lors qu'il a déjà été soumis à des taxes nationales. La Commission européenne ne partageant pas l'interprétation du gouvernement britannique, il en est résulté une mise en demeure du gouvernement britannique le 16 juin 2016, un avis motivé le 30 mai 2013 et un renvoi à la Cour européenne de justice le 10 juillet 2014.

Cela porte toutefois sérieusement à conséquence pour les autres États membres, qui suivent l'interprétation de la Commission européenne et doivent dès lors sanctionner l'utilisation de gazole rouge pour la navigation de plaisance. Conformément à notre législation nationale mettant en œuvre les directives européennes, l'Administration générale des douanes et accises (AGDA) procède à des contrôles de l'utilisation de carburant dans la navigation de plaisance. L'incidence de ces contrôles est double, dès lors qu'ils concernent à la fois les bateaux de plaisance britanniques mêmes et les bateaux de plaisance de tiers pays qui se sont approvisionnés dans les ports britanniques. Il est souvent avancé que l'utilisation de gazole rouge ne témoigne pas toujours de la mauvaise foi des intéressés, parce que la disponibilité de gazole blanc ne serait pas généralisée dans les ports britanniques, mais aussi parce que les traces d'un seul approvisionnement

van de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VFW) aan dat ongeveer 50 % van de bezoekende pleziervaartuigen aan de Vlaamse kust tot voor kort van Britse herkomst waren.

De bestraffing van het gebruik van rode diesel, die logisch is gelet op zowel de nationale als de Europese regelgeving, schrikt echter de Britse bezoeker aan de Vlaamse kust af. De recentste indicatie komt van de *Cruising Association*, de grootste Britse belangenvereniging van pleziervaarders. Die stuurde op 6 juli 2017 een bericht rond naar haar ledenbasis, met een waarschuwing en aanbeveling om niet langer aan te meren in Vlaamse havens, omwille van de risico's op straffen voor het gebruik van rode diesel. Dit leidt tot een direct commercieel verlies aan de kust, in het bijzonder voor het kusttoerisme. Een berekening voor de haven van Nieuwpoort gewaagt van een jaarlijks verlies van 100 000 euro, te wijten aan een verlies van 40 % van de schepen. Het potentieel van de Vlaamse havens voor het Britse toerisme is immers erg groot. De nabijheid, de aanwezigheid van de cultuursteden en de connectie met de Eerste Wereldoorlog zouden een heel intensief toerisme kunnen stimuleren, met alle positieve neveneffecten van dien.

Een verklaring voor de grote weerslag bij ons ligt ten dele in de al dan niet terechte reputatie van Nederland en Frankrijk, aan wie een gedoogbeleid toegeschreven wordt ten aanzien van gebruik van rode diesel in de pleziervaart, wat echter formeel ontkend wordt door de betrokken regeringen. Terecht of niet, het vraagt weinig moeite een kuststrook van 60 km voorbij te varen, waardoor het verlies voor de Vlaamse kust des te groter is en doorheen de jaren uitgroeide tot een latent probleem.

De instrumenten van de nationale wetgevende en uitvoerende machten zijn in deze gering. In een schrijven van 20 januari 2014 voorzag de toenmalige minister van Financiën in een overgangperiode, waarbij bij wijze van uitzondering en uiterlijk tot 31 oktober 2014 toegestaan werd dat pleziervaartuigen komende uit het Verenigd Koninkrijk rode gasolie in hun reservoirs hadden. Dit gedoogbeleid werd echter niet verlengd, gelet op de inbreukprocedure die daartegen door de Commissie was opgestart.

Dit aanslepende conflict is momenteel hangende bij het Europees Hof van Justitie. De lange duur van het conflict, in combinatie met het aangekondigde vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie op grond van artikel 50 van het Verdrag, laten echter

en gazole rouge peuvent perdurer pendant longtemps, traces qui entraîneraient aussi une sanction. Quoi qu'il en soit, il ressort de chiffres de la *Vlaamse Vereniging voor Watersport (VFW)* que, jusqu'il y a peu, quelque 50 % des bateaux de plaisance visitant la côte flamande étaient d'origine britannique.

La pénalisation de l'utilisation de gazole rouge, logique au regard de la réglementation tant nationale qu'européenne, effraie cependant le visiteur britannique de la côte flamande. L'indication la plus récente provient de la *Cruising Association*, la principale association britannique de plaisanciers. Le 6 juillet 2017, cette association a adressé à ses membres un message d'avertissement leur recommandant de ne plus amarrer dans les ports flamands, en raison des risques de sanction pour l'utilisation de gazole rouge. Cette situation engendre une perte commerciale directe à la côte, en particulier pour le tourisme côtier. Selon un calcul effectué pour le port de Nieuport, il est question d'une perte annuelle de 100 000 euros, résultant d'une perte de 40 % des bateaux. Le potentiel des ports flamands pour le tourisme britannique est en effet très important. La proximité, la présence de villes culturelles et le lien avec la Première Guerre mondiale pourraient encourager un tourisme très intensif, avec toutes les retombées positives qui s'ensuivent.

L'importance de l'impact que nous ressentons s'explique notamment par la réputation justifiée ou non des Pays-Bas et de la France, qui appliqueraient une politique de tolérance vis-à-vis de l'utilisation du gazole rouge pour la navigation de plaisance, ce que les gouvernements concernés nient toutefois formellement. À tort ou à raison, passer un tronçon de 60 km de côte ne demande guère d'effort, ce qui rend la perte pour la côte flamande d'autant plus grande, le problème étant devenu latent au fil des années.

À cet égard, les instruments des pouvoirs législatif et exécutif nationaux ont une portée minime. Dans un courrier du 20 janvier 2014, le ministre des Finances de l'époque prévoyait une période de transition, durant laquelle les bateaux de plaisance en provenance du Royaume-Uni seraient autorisés, à titre exceptionnel et jusqu'au 31 octobre 2014 au plus tard, à avoir du gazole rouge dans leurs réservoirs. Cette politique de tolérance n'a toutefois pas été prolongée, compte tenu de la procédure d'infraction engagée par la Commission à son encontre.

Ce conflit qui traîne en longueur est actuellement pendant devant la Cour de Justice européenne. La durée du conflit, combinée au départ annoncé du Royaume-Uni de l'Union européenne en vertu de l'article 50 du Traité, laissent toutefois présager que cette question ne

vermoeden dat deze kwestie niet door het Hof van Justitie blijvend beslecht zal worden, en dat het Verenigd Koninkrijk haar beleid ten aanzien van gebruik van rode diesel in de pleziervaart zal handhaven. Bijgevolg kan een oplossing met een blijvende regeling om onze havens *Brexit-proof* te maken er enkel via onderhandelingen komen, waarbij het wenselijk kan zijn dat ook de Europese Commissie enige bereidheid toont tot het evalueren van haar standpunt ter zake.

Deze resolutie roept de regering op om bij de Europese beleidsvormers een pragmatische aanpassing te bepleiten van artikel 18.1 van de Richtlijn 2003/96/EG tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit, specifiek voor wat het gebruik van gemarkeerde gasolie in de pleziervaart betreft.

Daphné DUMERY (N-VA)

sera pas définitivement tranchée par la Cour de Justice européenne, et que le Royaume-Uni maintiendra sa politique relative à l'utilisation de gazole rouge dans la navigation de plaisance. Par conséquent, la seule manière de trouver une solution consistant en une réglementation permanente pour prémunir nos ports contre les effets du Brexit sera de négocier. À cet égard, il serait souhaitable que la Commission européenne se montre également disposée à réévaluer son point de vue en la matière.

La présente résolution invite le gouvernement à plaider, auprès des décideurs européens, en faveur d'un ajustement pragmatique de l'article 18.1 de la directive 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, en ce qui concerne spécifiquement l'utilisation de gazole additionné d'un produit de marquage.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de Europese Richtlijn 95/60/EC tot het merken van gasolie en kerosine voor fiscale doeleinden en de Richtlijn 2003/96/EG tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit;

B. gelet op de bij het Hof van Justitie hangende inbreukprocedure C-503/17 van de Europese Commissie tegen het Verenigd Koninkrijk betreffende het gebruik van gemerkte diesel in de pleziervaart;

C. gelet op het nationale *de facto* gedoogbeleid voor het gebruik van rode diesel zoals gehandhaafd van januari tot oktober 2014;

D. gelet op de discrepantie tussen nationaal gedoogbeleid en het communautair recht;

E. wijst erop dat de proactieve bestraffing van het gebruik van (resten van) rode diesel in de havens aanleiding gaf tot een significante terugval in de pleziervaart vanuit het Verenigd Koninkrijk;

F. signaleert dat deze terugval ten koste gaat van het toerisme in de kuststreek en in de wijde omtrek;

G. verwittigt dat de *Brexit* het huidige verschil in regelgeving van het vasteland en het Verenigd Koninkrijk permanent dreigt te verankeren;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

bij de Europese Commissie en op de betreffende vergaderingen van de Europese Raad een beleidswijziging te bepleiten ten aanzien van het gebruik van rode diesel in de pleziervaart, inclusief een aanpassing van artikel 18.1 van de Richtlijn 2003/96/EG tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.

9 juli 2018

Daphné DUMERY (N-VA)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la Directive européenne 95/60/CE concernant le marquage fiscal du gazole et du pétrole lampant et la Directive 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité;

B. vu la procédure d'infraction C-503/17 actuellement pendante devant la Cour de Justice qui a été introduite par la Commission européenne contre le Royaume-Uni concernant l'utilisation de gazole marqué dans la navigation de plaisance;

C. vu la politique de tolérance qui a été menée *de facto* à l'échelon national de janvier à octobre 2014 concernant l'utilisation de gazole rouge;

D. vu le décalage existant entre la politique de tolérance menée à l'échelon national et le droit communautaire;

E. considérant que le fait de sanctionner de façon proactive l'utilisation de (résidus de) gazole rouge dans les ports a entraîné un net recul de la navigation de plaisance en provenance du Royaume-Uni;

F. considérant que ce recul nuit au tourisme, non seulement au littoral mais aussi bien au-delà;

G. considérant que le *Brexit* risque de pérenniser les différences existant actuellement entre la réglementation en vigueur sur le continent et celle applicable au Royaume-Uni;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

De plaider auprès de la Commission européenne et lors des réunions du Conseil européen consacrées à cette problématique pour une modification de la politique menée à l'égard de l'utilisation du gazole rouge dans la navigation de plaisance, y compris pour une adaptation de l'article 18.1 de la Directive 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

9 juillet 2018