

VERTALING

Per e-mail

BR1062049/RMA

Brussel, 24 maart 2026

**Betreft: Dringende maatregelen van de EU-Vervoersraad nodig om de crisis op de brandstofmarkt aan te pakken**

Geachte minister Crucke,

Tijdens de besprekingen in de Europese Raad is gewezen op de toenemende volatiliteit op de energiemarkt en de druk op de bevoorrading. Uit gegevens uit de wegvervoerssector blijkt dat deze druk zich nu al vertaalt in abnormaal hoge brandstofprijzen die nog steeds stijgen, en in concrete verstoringen in de praktijk.

Hoewel de Europese Raad vorige week duidelijke politieke richtsnoeren heeft vastgesteld, met name door de Europese Commissie te verzoeken een pakket gerichte tijdelijke maatregelen voor te leggen, is het nu van essentieel belang dat de ministers van Verkeer gecoördineerde en sectorspecifieke richtsnoeren opstellen om ervoor te zorgen dat dit pakket maatregelen de realiteit adequaat weerspiegelt en bijdraagt aan het aanpakken van de uitdagingen in het wegvervoer. Zonder dergelijke input bestaat het duidelijke risico dat de maatregelen te algemeen blijven en geen oplossing bieden voor de specifieke uitdagingen waarmee een sector wordt geconfronteerd die zowel rechtstreeks blootstaat aan verstoringen in de brandstofvoorziening als onmisbaar is voor het in stand houden van de toeleveringsketens en de mobiliteit van mensen in de hele Unie. Dit zou een direct risico vormen voor de voorzieningszekerheid en de mobiliteit van mensen in de EU.

Tegelijkertijd is er, naast de opzet van de EU-reactie, een even dringende behoefte aan coördinatie tussen de lidstaten. Wij erkennen en verwelkomen de individuele inspanningen van de lidstaten om de situatie aan te pakken, met inbegrip van essentiële steunmaatregelen voor bedrijven die onder acute financiële druk staan. Het inherent grensoverschrijdende karakter van vervoerscorridors vereist echter verdere coördinatie om versnippering, marktverstoringen en onbedoelde verstoringen te voorkomen.

Om deze redenen **rekenen wij op uw steun om het Cypriotische voorzitterschap van de Raad op te roepen om met spoed bijeen te komen om de zich ontwikkelende situatie in de wegvervoerssector te bespreken, evenals oplossingen en noodplannen.**

**In dit verband wil de wegvervoerssector de hieronder uiteengezette maatregelen ter overweging voorleggen aan de Raad Vervoer, met het oog op het ondersteunen van een gecoördineerde en effectieve reactie in alle lidstaten.**

### 1. Huidige marktsituatie en operationele gevolgen

Sinds het begin van de crisis zijn de brandstofprijzen in het wegvervoer in de hele Europese Unie met 30 tot 35 % gestegen, wat een zware klap betekent voor een sector die bestaat uit meer dan een miljoen exploitanten, voornamelijk kmo's. De omvang van het probleem blijkt uit de enorme hoeveelheid brandstof die hiermee gemoeid is: zware vrachtwagens verbruiken in de hele EU ongeveer 6,8 miljard liter diesel per maand. Tegelijkertijd blijven de alternatieven voor het wegvervoer zeer beperkt: meer dan 75 % van het binnenlands vrachtvervoer in de EU vindt plaats over de weg, terwijl het openbaar vervoer en vele andere vormen van collectieve mobiliteit rechtstreeks afhankelijk zijn van weggebonden activiteiten en op korte termijn grotendeels onvervangbaar blijven.

Deze schok is voor exploitanten bijzonder moeilijk op te vangen. Brandstof maakt doorgaans ongeveer een derde van de totale exploitatiekosten uit, terwijl veel bedrijven doorgaans werken met marges tussen 1% en 3%, waardoor er vrijwel geen ruimte is om plotselinge stijgingen op te vangen. Zelfs wanneer contracten voorzien in brandstofaanpassingsmechanismen, treden prijsindexeringsclausules vaak pas met vertraging in werking, waardoor exploitanten onder aanzienlijke liquiditeitsdruk komen te staan. In sommige markten, zoals taxidiensten of veel contracten voor openbaar vervoer, verhinderen gereguleerde tarieven en ticketprijzen dat exploitanten plotselinge kostenpieken kunnen doorberekenen.

Tegelijkertijd hebben voorzorgsmaatregelen en door paniek ingegeven reacties geleid tot een sterke stijging van de vraag, met situaties tot gevolg zoals tijdelijke verstoringen van het aanbod, vertraagde brandstofleveringen, beperkte toegang tot brandstof, en

grensoverschrijdende onevenwichtigheden. Verschijnselen zoals "tanktoerisme", waarbij exploitanten de grens oversteken op zoek naar gunstigere prijzen, verergeren de lokale tekorten nog verder.

## 1. Noodzakelijke maatregelen

Wij staan volledig achter de door de Europese Raad herbevestigde strategische doelstelling om de overgang naar veerkrachtigere en duurzamere energiesystemen te versnellen. In het wegvervoer omvat dit de omschakeling van wagenparken naar emissievrije voertuigen en de noodzaak van investeringssignalen op lange termijn ter ondersteuning van de versnelling van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. Hoewel deze structurele maatregelen essentieel zijn, zal het echter tijd vergen voordat ze vruchten afwerpen. De onmiddellijke prioriteit moet liggen bij het waarborgen van de voorzieningszekerheid door het voortbestaan van wegvervoerders en de continuïteit van de toeleveringsketens en de mobiliteit van passagiers in de komende maanden te verzekeren.

In dit verband roepen wij de ministers van Verkeer op om, teneinde versnippering van de interne markt en ernstige verstoringen op belangrijke vervoerscorridors te voorkomen, met spoed op EU-niveau bijeen te komen en hun maatregelen te coördineren, zodat de komende EU-maatregelen de specifieke uitdagingen op het gebied van vervoer adequaat aanpakken, en om met name het volgende te bespreken:

- Noodplan. Een noodplan voor de vervoerssector, met inbegrip van het wegvervoer, ontwikkelen als onderdeel van of naast de bredere EU-reactie, dat in werking moet treden indien de crisis langer dan op korte termijn voortduurt. Dit moet duidelijke beginselen omvatten voor de prioritering van brandstof in geval van tekorten. Het hoofddoel is de continuïteit van essentiële logistieke stromen en de bevoorradingszekerheid langs belangrijke wegvervoerscorridors te waarborgen, en de mobiliteit van mensen te verzekeren;
- Financiële interventie. Een meer samenhangende en gecoördineerde aanpak tot stand brengen om pieken in de brandstofprijzen aan te pakken, met inbegrip van maatregelen met betrekking tot accijnzen en milieuheffingen die aan de brandstofprijzen worden toegevoegd, en tijdelijke prijsstabilisatiemechanismen, waarbij de samenhang tussen de lidstaten wordt gewaarborgd en de integriteit van de interne markt wordt behouden. Dit moet ook gerichte btw-verlichtingsmaatregelen omvatten in het personenvervoer, waar exploitanten vaak eindgebruikers bedienen, waardoor reizen met openbaar en collectief wegvervoer betaalbaar blijft;
- Het aanpakken van lokale en structurele grensoverschrijdende verstoringen. Het coördineren van maatregelen tegen verstoringen zoals "tanktoerisme", dat de reserves in bepaalde regio's snel uitput en nationale steunregelingen ondermijnt;
- Het aanpakken van plotselinge pieken in de vraag. Mechanismen ontwikkelen om paniekgedrag langs belangrijke transitroutes en -corridors te beheersen, waar plotselinge pieken in de vraag het risico met zich meebrengen dat lokale reserves tijdelijk uitgeput raken en de werking van Europese toeleveringsketens wordt verstoord;
- Ondersteunend kader. Een adequaat EU-ondersteuningskader voor vervoersbedrijven opzetten, met inbegrip van aanpassingen van de staatssteunregels en een mogelijke tijdelijke opschorting van alle externe kostenheffingen die bovenop de tolgelden en gebruiksheffingen worden geheven, alsmede een speciaal EU-crisisfonds om bedrijven in moeilijkheden te helpen. De huidige plafonds voor staatssteun zijn onvoldoende gezien de omvang van de crisis, en een tijdelijke verhoging van het de-minimissteunplafond tot 600 000 euro, in combinatie met meer flexibiliteit bij de toepassing, is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de steunmaatregelen doeltreffend zijn;
- Strategische reserves. De coördinatie op EU-niveau versterken, zowel wat betreft de opbouw als de mogelijke vrijgave van strategische olievoorraden. Hoewel wij de aandacht van de Europese Raad voor het vergroten van de reserves toejuichen, is het even belangrijk om te zorgen voor een gecoördineerd en doeltreffend gebruik ervan. Er moet in het bijzonder op worden toegezien dat elke vrijgave zich vertaalt in daadwerkelijke beschikbaarheid van geraffineerde producten, waaronder diesel, langs belangrijke vervoerscorridors en logistieke knooppunten, en niet alleen in algemene marktstabilisatie.

In tijden van acute crisis is het essentieel dat vervoer niet wordt behandeld als een neveneffect van het energiebeleid, maar als een strategische sector die specifieke aandacht en gecoördineerde actie vereist. Wij staan klaar om de lidstaten en de EU-instellingen te ondersteunen bij het ontwikkelen van effectieve en gecoördineerde oplossingen.

Met vriendelijke

Raluca Marian

Directeur EU-belangenbehartiging / Algemeen afgevaardigde, Permanente delegatie van de IRU bij de EU