

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het onderwerp groenere zee- en binnenvaart

(verkennend advies)

(2009/C 277/04)

Rapporteur: **BREDIMA**

De Europese Commissie heeft in haar brief van 3 november 2008, overeenkomstig artikel 262 van het EG-verdrag, het Europees Economisch en Sociaal Comité verzocht om een verkennend advies op te stellen over het onderwerp

Groenere zee- en binnenvaart.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 15 april 2009 goedgekeurd. Rapporteur was dr. Bredima.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 13 en 14 mei 2009 gehouden 453^e zitting (vergadering van 13 mei 2009) het volgende advies uitgebracht, dat met 182 stemmen vóór en 3 stemmen tegen, bij 3 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Conclusies

1.1. Dit verkennende advies onderzoekt mogelijkheden om het ocean- en riviermilieu „groener te maken” zonder – overeenkomstig de Lissabonstrategie – het concurrentievermogen van de vervoerssector aan te tasten. Het ocean- en riviermilieu kan „groener” worden gemaakt via een holistisch beleid waarbij „groene” investeringen worden bevorderd en „groene” werkgelegenheid wordt gecreëerd. Het EESC is van mening dat een groene economie geen luxe is. Daarom juicht het deze aanpak toe.

1.2. De zeevaart vormt de ruggengraat van de mondialisering, aangezien (qua volume) ongeveer 90 % van de wereldhandel, 90 % van de externe handel van de EU en 45 % van de handel binnen de EU via de zeevaart verloopt. De binnenvaart is belangrijk voor het vervoer binnen Europa; 5,3 % van het totale vervoer in de EU vindt via de binnenwateren plaats. Beide vervoerswijzen zijn concurrerend, duurzaam en milieuvriendelijk.

1.3. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan om in toekomstige documenten en verwijzingen een duidelijk onderscheid te maken en de binnenvaart als een binnenlandse vervoerswijze te beschouwen.

1.4. Het EESC is van mening dat de milieuprestaties van de zee- en binnenvaart moeten worden afgezet tegen de prestaties van het vervoer over land in de EU en de verontreiniging door bronnen op het land. Het herhaalt zijn standpunt dat de milieumaatregelen van de EU ook voor pleziervaartuigen, en zo mogelijk tevens voor marineschepen, moeten gelden. Dergelijke maatregelen moeten op alle schepen van toepassing zijn (ongeacht de vlag waaronder ze varen), en dit op een zo praktisch en kostenefficiënt mogelijke manier. Ze moeten ook grondig getoetst zijn op technische, sociaal-economische en ecologische aspecten.

1.5. In het Europese jaar van creativiteit en innovatie (2009) zou de EU het voortouw moeten nemen in het onderzoek naar groene technologieën voor scheeps- en havenontwerpen en -operaties. De Europese Commissie moet de praktische toepassing en commercialisering van groene Europese technologieën in andere delen van de wereld onderzoeken. Zo'n initiatief heeft als extra voordeel dat er in de EU-landen meer werkgelegenheid wordt gecreëerd („groene banen”). Met intelligente investeringen

in groenere systemen voor schepen, energie-efficiëntie en havens kan de EU sneller herstellen van de wereldwijde economische crisis.

1.6. Het EESC stelt dat een evenwicht tussen wetgeving en zelfregulering tot betere resultaten kan leiden. Het dringt er bij de Commissie op aan om te onderzoeken hoe ze op EU-niveau het meeste uit de beste praktijken kan halen. Een uit milieuoverwegingen „groenere” scheepvaart is ook uit zakelijk oogpunt goed en kan meer werkgelegenheid creëren. Duurzaam vervoer per zeevaart of binnenvaart hoeft niet op gespannen voet te staan met winstgevendheid.

1.7. Het EESC zou zich kunnen opwerpen als de officiële „boodschapper” van nieuw beleid ter ontwikkeling van een „groene” cultuur. Het kan uitgroeien tot het Europese forum dat het maatschappelijk middenveld bewust maakt van het milieu. Zolang groene schepen, groene brandstoffen en groene havens nog toekomstmuziek zijn, moeten we in onze dagelijkse bezigheden ecologisch gaan denken en handelen.

1.8. Qua CO₂-uitstoot is de zee- en binnenvaart de meest efficiënte vorm van commercieel vervoer. De bevordering van de binnenvaart kan de belangrijkste doelstellingen van het EU-milieubeleid helpen verwezenlijken. Dit is van cruciaal belang om de CO₂-uitstoot in de vervoerssector terug te dringen.

1.9. Gezien de alsmaar toenemende wereldhandel zal de zeevaart in de nabije toekomst blijven groeien. Daarom lijken absolute dalingen van de uitstoot van broeikasgassen haast onmogelijk. Via een reeks technische en operationele maatregelen kan niettemin nog een aanzienlijke uitstootdaling worden bereikt.

1.10. Een eventuele opnemings van de zeevaart in het EU ETS (de EU-regeling voor de emissiehandel) mag het concurrentievermogen van de Europese scheepvaart op de wereldmarkt niet aantasten. Een wereldwijde regeling om de CO₂-uitstoot van de internationale scheepvaart terug te dringen zou veel doeltreffender zijn dan een Europese of een andere regionale regeling.

1.11. De toepassing van ETS in de zeevaart, in het bijzonder in de wilde vaart, is veel ingewikkelder dan in de luchtvaart. Een koolstofheffing (bunkerolie) of een andere vorm van heffing kan even „doeltreffend” zijn en is, mits dit op internationale schaal gebeurt, veel eenvoudiger op de zeevaart toe te passen.

1.12. Een standaardisering van de onderwijs- en opleidingsprogramma's voor bemanningen van binnenvaartschepen, zoals ook voor de zeevaart is gebeurd, zal vooral de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen ten goede komen.

2. Aanbevelingen

2.1. Hoewel de zeevaart en de binnenvaart al concurrerende, duurzame en milieuvriendelijke vervoerswijzen zijn, zou de Commissie toch moeten kijken of er ruimte is voor eventuele verbeteringen via een wisselwerking van regelgeving en sectorale initiatieven.

2.2. Bovendien moeten havenbeperkingen worden weggewerkt of tot een minimum beperkt (beperkingen qua diepgang, lengte, congestie en korte ligtijd in de haven).

2.3. De lidstaten zouden moeten zorgen voor individuele en collectieve regelingen, zodat zij bij verontreinigingen in EU-wateren over de nodige middelen beschikken om snel in actie te komen en aldus de schade te beperken.

2.4. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan om initiatieven van de industrie en andere milieu-initiatieven onder de loep te nemen en te onderzoeken hoe ze op EU-niveau het meeste kan halen uit de meest geslaagde methoden ter reductie van de lucht-emissies door schepen.

2.5. Om toe te werken naar groene vaartuigen en groene havens zou de Commissie de industrie moeten helpen voorop te lopen in het onderzoek op het gebied van innovatieve technologie voor schepen en havens.

2.6. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan om te kijken naar de commercialisering van groene Europese technologieën in andere delen van de wereld. Dit initiatief heeft bovendien als voordeel dat er in de EU-landen extra werkgelegenheid wordt gecreëerd („groene banen”).

2.7. Verbeterde logistiek, zoals betere routebepaling, minder trips met lege laadruimtes/tanks (ballastreizen) en aanpassingen voor optimale aankomsttijden, kan een belangrijke rol spelen bij het terugdringen van de scheepsemissies.

2.8. De IMO wil mondiaal geldende regelingen voor de internationale scheepvaart invoeren en ervoor zorgen dat vlaggenstaten de nodige capaciteit krijgen om hun verplichtingen na te komen. De EU zou dit streven moeten steunen.

2.9. Aan de meeste ongelukken in het vervoer liggen menselijke fouten ten grondslag. Het welzijn van zeelui op een schip moet absoluut gegarandeerd zijn (leef- en werkomstandigheden). Daarom moet er alles aan worden gedaan om een cultuur van veiligheid en sociale verantwoordelijkheid te creëren.

2.10. Scheepsbrandstoffen zijn slecht voor de gezondheid. Het zou voor de betrokken sectoren een kwestie van maatschappelijke verantwoordelijkheid moeten zijn om op vrijwillige basis milieubescherpende maatregelen te nemen en aldus de levenskwaliteit van de hele samenleving te verbeteren.

2.11. Door de wereldwijde toename van door LNG aangedreven schepen is er een tekort ontstaan aan goed opgeleide officieren die deze schepen kunnen bemannen. Er moet daarom meer aan aanwerving en opleiding worden gedaan.

2.12. Activiteiten en ongelukken op volle zee kunnen gevolgen hebben voor de EU-wateren. Het EESC stelt voor om hiervoor de *Pollution Preparedness and Response*, de *Stand-by Vessel Oil Recovery Service* en het via een satelliet werkende controlesysteem van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) te gebruiken. Op die manier is het mogelijk om vervuiling op te sporen, snel in te grijpen en de zee schoon te maken. Met een toereikende financiering kan het coördinerend vermogen van de EMSA nog verder worden opgevoerd.

2.13. Er moeten rekruterings-, onderwijs- en opleidingsprogramma's worden ontwikkeld om jonge mensen tot de sector aan te trekken en de knowhow in de sector op peil te houden. Dit geldt met name voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

3. Algemene inleiding

3.1. Dit verkennende advies gaat uit van twee vragen: hoe kunnen we het ocean- en riviermilieu groener maken, en hoe kunnen we er daarbij voor zorgen dat het concurrentievermogen van de vervoerssector intact blijft? Een en ander komt ook aan de orde in de mededelingen over „Groener vervoer” ⁽¹⁾ en over de „Strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer” ⁽²⁾. Het pakket bevat een strategie om de vervoersprijs beter op de reële kostprijs voor de samenleving af te stemmen, zodat milieuschade en congestie geleidelijk kunnen worden verminderd op een manier die de vervoersefficiëntie en uiteindelijk de hele economie ten goede komt. Deze initiatieven, die in overeenstemming zijn met de milieu-aspecten van de Lissabon-/Göteborgstrategie, worden door het EESC toegejuicht.

3.2. Voor de binnenvaart kondigt de strategie een internalisering van de externe kosten aan en voor de zeevaart, waar de internalisering nog van start moet gaan, krijgt de Europese Commissie de opdracht om in te grijpen als de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in 2009 nog geen concrete maatregelen is overeengekomen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Voor de zeevaart zal de strategie worden afgestemd op het nieuwe Europese geïntegreerd maritiem beleid.

⁽¹⁾ COM(2008) 433 final, SEC(2008) 2206

⁽²⁾ COM(2008) 435 final

3.3. Zowel het Europees Parlement als de Europese Raad heeft het belang van een duurzaam vervoersbeleid benadrukt, vooral in het kader van de strijd tegen klimaatverandering. Volgens de Europese Raad moet de vervoerssector bijdragen tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

3.4. Het EESC wil erop wijzen dat er vanuit economisch, sociaal, technisch en nautisch oogpunt een strikt onderscheid moet worden gemaakt tussen de zeevaart, met inbegrip van de korte vaart, en de binnenvaart. Er zijn grote en essentiële verschillen tussen de markten waarop beide vervoerswijzen worden gebruikt; deze verschillen hebben betrekking op sociale regelingen en omstandigheden, gewichtsbepaling en motoren, draagvermogen, routes en structuren van waterwegen. Zee- en luchtvaart zijn duidelijk mondiale vervoerswijzen, terwijl de binnenwateren op het Europese continent gewoonlijk in de categorie van het zogenaamde binnenlandse vervoer worden ondergebracht, die ook het Europese wegen- en spoorwegvervoer omvat ⁽³⁾. Daarom dringt het EESC er bij de Commissie op aan om in documenten en verwijzingen een duidelijk onderscheid te maken en de binnenvaart als een binnenlandse vervoerswijze te beschouwen.

4. Klimaatverandering in een breder kader

4.1. De opwarming van de aarde, de impact van luchtverontreiniging op de menselijke gezondheid en de beperkte wereldwijde olievoorraden zijn belangrijke stimuli voor het EU-beleid om de vervoerssector minder afhankelijk te maken van fossiele brandstoffen. Bij de verbranding van fossiele brandstoffen komt CO₂ vrij, het meest voorkomende broeikasgas. Het huidige milieubeleid spitst zich dan ook nagenoeg volledig toe op pogingen om de CO₂-uitstoot terug te dringen. Na CO₂ is methaangas (CH₄), dat door de veehouderij wordt uitgestoten, echter veruit het belangrijkste broeikasgas.

4.2. Het EESC is van mening dat de milieuprestaties van de zeevaart moeten worden afgezet tegen de prestaties van het vervoer over land in de EU en de verontreiniging van bronnen op het land. Het herhaalt ⁽⁴⁾ dat er behoefte is aan een holistische benadering en een eerlijke behandeling van alle vervoerswijzen en dat elke maatregel om de CO₂-uitstoot terug te dringen in verhouding moet staan tot zijn externe kosten. Bij een dergelijke benadering moet men rekening houden met de beschikbaarheid van technologieën om de uitstoot te verminderen, de noodzaak om innovatie aan te moedigen, de economische aspecten van de wereldhandel en de noodzaak om de negatieve effecten van een toename van de CO₂-uitstoot te vermijden bij het terugdringen van andere verontreinigende stoffen, m.a.w. om ongewilde wisselwerkingen tussen beleidsmaatregelen tot een minimum te beperken.

4.3. Maatregelen om de uitstoot van de internationale zeevaart terug te dringen moeten praktisch en kostenefficiënt zijn en wereldwijd voor alle schepen gelden (ongeacht de vlag waaronder ze varen), inclusief pleziervaartuigen en eventueel marineschepen ⁽⁵⁾. Toekomstige maatregelen moeten ook op degelijke

technische, sociaal-economische en milieubeoordelingen gebaseerd zijn. Regelgeving om in de zee- en binnenvaart tegen een hoge kostprijs marginale uitstootdalingen van broeikasgassen te verwezenlijken kan bovendien heel goed tot een omschakeling op andere, meer milieubelastende vervoerswijzen leiden. Het nettoresultaat zou een negatieve impact op de opwarming van de aarde zijn.

4.4. Een aspect van groen beleid dat vaak over het hoofd wordt gezien is zijn economische voordeel; de „groene economie” is zelfs een van de mogelijke manieren om de mondiale crisis de baas te worden. De opkomende groene economie schept nieuwe werkgelegenheidsmogelijkheden ⁽⁶⁾. EU-commissaris Dimas stelde dat groene investeringen in de komende tien jaar 2 miljoen banen zullen genereren in de EU. Groene economie is dus geen luxe.

4.5. Hoewel verdere dalingen van de CO₂-uitstoot in de zeevaart mogelijk zijn, zal de impact hiervan klein zijn. Goederen zullen immers altijd moeten worden vervoerd, of daar nu wel of niet extra kosten – die hoe dan ook ten laste van de consument komen – aan vast zitten.

5. „Groenere” zeevaart

5.1. Door de toenemende industrialisering en liberalisering van de economieën is de wereldhandel en de vraag naar consumptiegoederen gegroeid. Het actieplan voor het Europees maritiem beleid ⁽⁷⁾ legt sterk de nadruk op zeevaart als een concurrerende, duurzame en milieuvriendelijke vervoerswijze.

5.2. Het milieurapport van de scheepvaart wordt al jarenlang continu beter: de verontreiniging is tot een verwaarloosbare omvang gedaald. Dankzij grote verbeteringen op het gebied van motorrendement en rompontwerp is de uitstoot gedaald en het brandstofrendement gestegen. De hoeveelheid goederen die schepen vervoeren in aanmerking genomen is het aandeel van de zeevaart in de totale CO₂-uitstoot beperkt (2,7 %) ⁽⁸⁾.

5.3. Door het smelten van de ijsmassa's in het noordpoolgebied zullen geleidelijk mogelijkheden ontstaan om routes door de noordpoolwateren te gebruiken ⁽⁹⁾. Kortere routes van Europa naar de Stille Oceaan zullen energie besparen en de uitstoot doen dalen. Het belang van de noordpoolroute is ook benadrukt in het advies van het EESC over een „Geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie” ⁽¹⁰⁾. Maar het is ook steeds duidelijker zaak om het zeemilieu daar in overleg met de plaatselijke bevolking te beschermen en het multilaterale beheer erover te verbeteren. Met nieuwe zeevaartroutes in deze regio moet zorgvuldig worden omgesprongen zolang de VN de verwachte milieu-effecten ervan niet in kaart heeft gebracht. Op de korte en middellange termijn zou de regio het best als een beschermd natuurgebied kunnen worden beschouwd. De EU en de VN doen er dan ook goed aan om de verschillende parameters van deze route op een evenwichtige wijze op elkaar af te stemmen. Verdere voordelen worden verwacht van de verbreding van het Panamakanaal, die normaal in 2015 klaar zou moeten zijn.

⁽³⁾ Het begrip „scheepvaart”, dat voor beide vervoerswijzen gebruikt kan worden, heeft alleen betrekking op het „transportmedium”. Het zegt niets over de precieze vervoerswijze of over de milieu-effecten. Het feit dat DG TREN weg- en railvervoer wel en de binnenvaart niet rangschikt onder het kopje vervoer over land verandert daar niets aan.

⁽⁴⁾ PB C 168 van 20-7-2007, blz. 50; PB C 211 van 19-8-2008, blz. 31.

⁽⁵⁾ Zie voetnoot 4

⁽⁶⁾ UNEP *Green Job*

⁽⁷⁾ SEC(2007) 1278

⁽⁸⁾ Geactualiseerde IMO-studie uit 2000 „Updated 2000 Study on Greenhouse Gas Emissions from Ships”

⁽⁹⁾ COM(2008) 763

⁽¹⁰⁾ PB C 211 van 19-8-2008, blz. 31

5.4. De zeevaart is een sterk gereguleerde sector met meer dan 25 belangrijke internationale verdragen en codes. MARPOL73/78 is het belangrijkste verdrag met betrekking tot zeeverontreiniging door schepen via operationele of accidentele lozingen ⁽¹¹⁾. Op de zeevaart is ook uitgebreide EU-regelgeving van toepassing, met name het ERIKA I- en ERIKA II-pakket en het derde maritieme veiligheidspakket (2009). Door de wetgeving zijn de maritieme veiligheid, de controle op verontreiniging en (waar nodig) de maatregelen om bepaalde gevolgen van incidenten te voorkomen of te beperken duidelijk verbeterd.

5.5. De recentelijk herziene bijlage VI bij het MARPOL-verdrag betreffende de preventie van luchtverontreiniging door schepen legt strengere normen op voor de uitstoot van zwaveloxide (SO_x), fijne deeltjes (PM) en stikstofoxide (NO_x). Via een reeks technische en operationele maatregelen kan nog een aanzienlijke daling van de CO₂-uitstoot worden bereikt, maar deze kunnen vaak alleen maar op vrijwillige basis worden uitgevoerd. Een snelheidsverlaging (*slow steaming*) is de meest doeltreffende maatregel met onmiddellijk groot effect, maar invoering hiervan hangt af van handelsbelangen.

5.6. Het EESC is van mening dat een evenwichtige mix van wetgeving en zelfregulering tot betere resultaten kan leiden. Als voorbeeld kunnen worden genoemd de Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMPEA ⁽¹²⁾), de „Poseidon Challenge Award” ⁽¹³⁾, de „Floating Forest” ⁽¹⁴⁾ and the „Green Award Foundation” ⁽¹⁵⁾.

5.7. Een eventuele opnemings van de zeevaart in het EU ETS mag het concurrentievermogen van de Europese scheepvaartsector op de wereldmarkt niet aantasten; dat zou namelijk in strijd zijn met de agenda van Lissabon. Voordat er een beslissing wordt genomen, moet de Commissie een duidelijk antwoord geven op de volgende vragen: welke milieuvoordelen biedt de invoering van een dergelijke regeling voor de internationale scheepvaart en hoe zal de regeling in de praktijk werken in een sector met zo'n sterk internationaal karakter als de scheepvaart? Tegen deze achtergrond zou een wereldwijde regeling veel doeltreffender zijn dan een Europese of andere regionale regeling om de CO₂-uitstoot van de internationale scheepvaart terug te dringen.

5.8. De politieke druk om de zeevaart in 2013 op te nemen in het EU ETS is onmiskenbaar. De toepassing van ETS is voor de zeevaart veel ingewikkelder dan voor de luchtvaart, in het bijzonder voor schepen die de EU slechts nu en dan aandoen. Dat heeft alles te maken met de praktische aspecten van de mondiale maritieme handel, die ETS-berekeningen erg moeilijk maken. De internationale zeevaart vervoert goederen over de hele wereld, waarbij de handelspatronen voortdurend veranderen. De meeste EU-schepen laden of lossen in havens buiten de EU, die door de bevrachter worden aangewezen. Schepen zijn niet homogeen, en daarom is het moeilijk om een standaard vast te stellen. In de

scheepvaart zijn veel kleine bedrijven actief, waardoor de administratieve belasting van een ETS erg zwaar kan wegen. Veel schepen in de wilde vaart, die het grootste gedeelte van de scheepvaart uitmaakt, doen de EU slechts af en toe aan. Het bijtanken van schepen kan gebeuren in havens buiten de EU, en het brandstofverbruik tussen havens is louter gebaseerd op ramingen. In het ETS zouden emissies daarom aan verschillende landen kunnen worden toegeschreven, zoals het land van de reder, de exploitant, de bevrachter, de eigenaar van de vracht of de ontvanger van de vracht. Bovendien zou een EU ETS voor maritiem vervoer moeten gelden voor alle schepen die EU-havens aandoen, waarbij het zeker niet ondenkbaar is dat vergeldingsmaatregelen worden getroffen door derde landen die het ETS niet toepassen op schepen die onder hun vlag varen.

5.9. Een koolstofheffing (bunkerbrandstoffen) of een ander soort heffing zou even „doeltreffend” zijn en bovendien veel eenvoudiger. Bovendien kan zo gemakkelijker worden gegarandeerd dat de aldus geïnde middelen aan initiatieven voor een „groenere wereld” worden besteed.

5.10. In de nabije toekomst zullen de aandrijfsystemen van schepen grotendeels blijven werken op koolstofrijke brandstoffen. Gas zal pas een alternatieve brandstof worden en in ruimere mate worden gebruikt wanneer de distributie-infrastructuur beschikbaar komt. Haalbaarheidsstudies naar door aardgas aangedreven brandstofcellen tonen aan dat deze de CO₂-uitstoot aanzienlijk doen dalen. Verder zal de IMO zich ook gaan richten op het terugdringen van het lawaai dat schepen voortbrengen.

5.11. Het is niet erg waarschijnlijk dat er voldoende duurzame biobrandstof voor de scheepvaart beschikbaar zal komen. Het is evenmin waarschijnlijk dat waterstof- en koolstofafvang en -opslag in de volgende twee decennia een grote impact op de scheepvaart zullen hebben. Windkracht (zoals SkySails) en zonne-energie alleen kunnen schepen niet aandrijven, maar kunnen wel met motoren worden gecombineerd. Als aangemeerde schepen overschakelen op de stroomvoorziening van de haven komt dat het milieu ook ten goede. Nucleaire aandrijving waarvoor speciale infrastructuur en faciliteiten voor de aanpak van noodsituaties noodzakelijk zijn, is voor koopvaardij schepen geen haalbare optie.

6. „Groenere” binnenvaart

6.1. Binnenvaart speelt een niet te verwaarlozen rol in het vervoer binnen Europa: het vervoer over de binnenwateren vertegenwoordigt gemiddeld 5,3 % van het totale binnenlandse vervoer in de EU, en in regio's met grote waterwegen soms wel meer dan 40 %. Vervoer over de binnenwateren is betrouwbaar, kostenefficiënt, veilig en energie-efficiënt. Vervoer over de binnenwateren bevorderen kan helpen om de belangrijkste doelstellingen van het milieubeleid van de Europese Unie te verwezenlijken. Het intensievere gebruik van de binnenvaart is van cruciaal belang om de CO₂-uitstoot van de vervoerssector terug te dringen en sluit ook goed aan bij het EU-beleid om het probleem van dichtgeslibde wegen aan te pakken.

⁽¹¹⁾ De preventie van vervuiling door schepen zal nog beter worden als onlangs gesloten verdragen met betrekking tot aangroeiwerende middelen, ballastwater, het weghalen van wrakken, brandstofsreservoirs en het recyclen van schepen (in 2009 goed te keuren) eenmaal worden toegepast.

⁽¹²⁾ De in 1981 opgerichte HELMEPA deed dienst als model voor CYMEPA, TURMEPA, AUSMEPA, NAMEPA, UKRMEPA, URUMPEA en INTERMEPA.

⁽¹³⁾ In 2005 opgericht door de International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko).

⁽¹⁴⁾ Gevestigd in het VK, info@flyingforest.org

⁽¹⁵⁾ Een Nederlandse prijs, www.greenaward.org

6.2. Het wettelijke kader voor vervoer per binnenschip in Europa is ontwikkeld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), met strenge technische en veiligheidsnormen. Op de Akte van Mannheim gebaseerde wetgeving wordt toegepast in de oeverstaten van de Rijn en bevat regelingen voor veiligheid, aansprakelijkheid en preventie van vervuiling. Dankzij deze strenge normen hebben binnenvaartschepen een goede en veilige uitrusting en worden de bemanningen van goed opgeleid. Op basis van de Akte van Mannheim heeft de EU onlangs tal van technische en operationele voorschriften voor binnenvaartschepen opgenomen in Richtlijn 2006/87/EG.

6.3. De EU-regelgeving legt emissieplafonds op voor de kwaliteit van de brandstof die binnenvaartschepen gebruiken ⁽¹⁶⁾. Met haar voorstel inzake het zwavelgehalte van brandstoffen ⁽¹⁷⁾ wilde de Commissie zwavelgehalte van door de zee- en binnenvaart gebruikte brandstoffen reduceren, de binnenvaart was er voorstander van om dit gehalte in één keer van 1 000 ppm tot 10 ppm te verlagen. Het Europees Parlement ging hier onlangs mee akkoord en besloot dat het zwavelgehalte vanaf 2011 niet meer dan 10 ppm mag bedragen. Binnen afzienbare tijd zal de binnenvaart misschien profiteren van het gebruik van nul-emissiesystemen zoals brandstofcellen. Concrete voorbeelden hiervan zijn het nieuwe binnenvaartschip CompoCaNord, de onlangs in Duitsland gebouwde tanker Futura en de Nederlandse Hydrogen Hybrid Harbour Tug, die bijna emissievrij is. Bovendien wordt het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of via de binnenwateren in of tussen lidstaten door nieuwe wetgeving ⁽¹⁸⁾ geregeld.

6.4. Door de recente uitbreiding van de EU loopt het binnenvaartnetwerk nu via de Rijn-Donauverbinding van de Noordzee tot de Zwarte Zee. Europa's binnenwateren bieden

enorme mogelijkheden voor betrouwbaar vrachtvervoer en scoren beter dan andere vervoerswijzen, die vaak met congestie en capaciteitsproblemen te maken krijgen.

6.5. Het zou onrealistisch zijn om de binnenvaart te behandelen als een nationale activiteit die via nationale of regionale wetgeving kan worden geregeld. Binnenvaartschepen onder Kroatische, Oekraïense, Servische en Moldavische vlag bevaren nu al de Europese rivieren en kanalen, en de naderende liberalisering van het Russische riviervervoer en de toegang ertoe voor Europese exploitanten, en vice versa, zal de binnenvaart in de EU eveneens een internationale dimensie geven.

6.6. Zeer belangrijk voor de betrouwbaarheid van de binnenvaart is de verbetering van de fysieke infrastructuur: knelpunten moeten worden aangepakt en er is onderhoud nodig. Het EESC verwijst naar zijn eerdere advies ⁽¹⁹⁾ en hoopt dat maatregelen in het kader van het NAIADES-plan ⁽²⁰⁾ de binnenvaart een impuls zullen geven en het mogelijk zullen maken om infrastructuurontwikkelingsprojecten te financieren.

6.7. Wat de internalisering van externe kosten betreft hoeft de binnenvaart, als relatief weinig gebruikte vervoerswijze, niet voorop te lopen. Elke poging om in de binnenvaartsector een koolstofheffing op te leggen zal geheid voor juridische problemen zorgen omdat op de Rijn volgens de Akte van Mannheim (1868) geen heffingen van toepassing zijn. In de praktijk verloopt 80 % van de huidige binnenvaart via de Rijn. Door de onverenigbaarheid van het Rijnverdrag en het Donauverdrag ontstaan er wat de milieuwetgeving voor de Donau betreft problemen. De EU zou zich daarom meer moeten gaan inzetten voor de uniformiteit van de regelgeving (op milieu-, sociaal en technisch gebied) om zo de binnenvaart verder vooruit te helpen.

Brussel, 13 mei 2009

*De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
M. SEPI*

⁽¹⁶⁾ Richtlijn 2004/26/EG, PB L 225 van 25.6.2004, blz. 3.

⁽¹⁷⁾ COM(2007) 18

⁽¹⁸⁾ Richtlijn 2008/68/EGPB L 260 van 30.9.2008, blz. 13.

⁽¹⁹⁾ PB C 318 van 23-12-2006, blz. 218.

⁽²⁰⁾ COM(2006) 6