



CC/CP (07) 2

7. mei 2007

Or. de

fr/de/nl/en

PERSBERICHT

Ronde tafel van de CCR bevordert verlaging van het zwavelgehalte van binnenvaartbrandstoffen tot 10 ppm in één fase op Europees niveau evenals kwaliteitseisen overeenkomstig EN 590

Meer dan 60 deskundigen van de Europese binnenvaart, van de motorenfabrikanten, van de scheepsbouwindustrie, van de olieproducenten en –handelaren evenals vertegenwoordigers van de Europese Commissie en van de regeringen van lidstaten en waarnemerstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart hebben op 3 mei 2007 in Straatsburg overleg gepleegd en de voorwaarden voor een met de komende ontwikkeling van de Europese binnenvaart verenigbare invoering van zwavelarme brandstof bepaald:

1. In het bijzonder de vertegenwoordigers van de binnenvaart en van de regeringen legden de nadruk op de noodzaak van een spoedige invoering van zwavelarme brandstoffen ter bescherming van het milieu en ter bevestiging van de toepassing van de binnenvaart in de ecologische concurrentie van de vervoerswijzen.
2. Gezien het buitengewoon grote type- en bouwjaarspectrum van de in de binnenvaart gebruikte motoren moet vóór het invoeren van zwavelarme brandstof worden vastgesteld dat het gebruik van zwavelarme brandstoffen ook veilig is voor de bestaande motoren. Voor de motoren die bij het gebruik van zwavelarme brandstoffen moeilijkheden kunnen gaan vertonen, moeten technische begeleidende maatregelen worden getroffen.
3. De deskundigen geven er de voorkeur aan om het zwavelgehalte, na de verlaging tot 1000 ppm in 2008, vervolgens in één fase tot 10 ppm te verlagen; de door de Europese Commissie voorgestelde tussenfase van 300 ppm, die van weinig nut en bovendien als onnodig extra kostenveroorzakend wordt beschouwd, is verworpen.
4. Teneinde de bedrijfszekerheid van motoren te garanderen moeten de brandstoffen voortaan aan bepaalde technische kwaliteitskenmerken voldoen en zouden daartoe aan de desbetreffende Europese norm EN 590 moeten voldoen. Of de daarmee toegestane biogene componenten in de brandstof problemen kunnen veroorzaken in de binnenvaart, dient te worden onderzocht.
5. De verlaging van het zwavelgehalte tot 10 ppm zal tot een vermindering van de emissies van schadelijke stoffen leiden. Deze verminderingen kunnen met de volgende fasen van de voorschriften voor de uitstoot van gassen aanzienlijk veel verder gaan en deze voorschriften, die momenteel op deskundigenniveau worden uitgewerkt, zouden met ingang van 2012 en 2016 kunnen worden ingevoerd. Voor de dan te implementeren technieken ter vermindering van de uitstoot van schadelijke gassen is een absolute voorwaarde dat de voorgestelde zwavelarme brandstoffen beschikbaar zijn.

De CCR zal de resultaten van de ronde tafel ter kennis van haar lid- en waarnemerstaten brengen evenals van de rapporteur bij het Europees Parlement, die opdracht heeft de desbetreffende gemeenschapsrichtlijnen te wijzigen.

Ambassadeur Paul Seger, voorzitter van de CCR heette de deelnemers welkom en riep de Verklaring van Bazel van de Ministers van Verkeer van de CCR-lidstaten van mei 2007 in herinnering, waarin de ministers, om de milieuvriendelijkheid van de binnenvaart te verhogen, een significante verlaging van het zwavelgehalte in de binnenvaartbrandstoffen hadden aanbevolen. De grote resonantie die de ronde tafel in de betrokken economische kringen heeft gekregen, toont dat de CCR daarmee een belangrijke kwestie te berde brengt en dat de CCR als forum voor het zoeken naar een efficiënte oplossing wordt erkend.

Ivo ten Broeke, Rijnvaartcommissaris van Nederland en moderator van de ronde tafel, legde in zijn inleiding de nadruk op de samenhang tussen de verlaging van het zwavelgehalte en de vermindering van de uitstoot van verontreinigende gassen. Hij verwees naar een studie van het door de EU ondersteunde researchproject CREATING; waaruit blijkt dat met de door de CCR op deskundigenniveau voorgestelde volgende fasen van grenswaarden, het voor de binnenvaart mogelijk zal zijn haar ecologische concurrentievermogen te behouden.

Ian Hodgson, bevoegde medewerker van het directoraat-generaal Milieu van de Europese Commissie, lichtte het voorstel van de Commissie, ter wijziging van de desbetreffende brandstofrichtlijnen van de Gemeenschap, toe. De splitsing van de voorgestelde verlaging van het zwavelgehalte, allereerst tot 300 ppm eind 2009 en ten slotte tot 10 ppm eind 2011 resulteerde uit kosten-batenbeschouwingen met betrekking tot het milieu. Het overleg over het voorstel is in de Werkgroep van de Raad reeds begonnen, het Europees Parlement zal die kwestie uiterlijk in het najaar onderzoeken.

Rinus de Korte, voorzitter van de Europese Binnenvaart Unie, benadrukte in zijn voordracht de wens van de binnenvaart de overgang zo spoedig mogelijke plaats te laten vinden. De binnenvaart is een milieuvriendelijke vervoerswijze en zal dat ook in de toekomst blijven. De essentiële kwestie bij de overgang is de kwaliteit van de brandstof. Het moet zeker zijn dat nieuwe evenals bestaande motoren probleemloos kunnen functioneren met zwavelarme brandstoffen.

Peter Scherm, secretaris-generaal van Euromot, verklaarde dat de voor de voertuigen ontwikkelde technieken ter vermindering van emissies binnenkort op de motoren van binnenschepen kunnen worden toegepast en dat daardoor de brandstoffen die gebruikelijk zijn in het wegverkeer, dat ook in de binnenvaart moeten worden. Daartoe dient de EN 590 te worden toegepast. Aangezien de motorenfabrikanten geen algemene aanbevelingen inzake de compatibiliteit van oudere motoren met zwavelarme brandstoffen kunnen geven, stellen zij voor, dat alle betrokkenen, dat wil zeggen de motorenfabrikanten, de aardolie-industrie en de scheepseigenaren, een studie of een testprogramma realiseren, om de motoren die specifieke maatregelen voor de omschakeling vereisen, en de bijzonderheden van deze maatregelen, te identificeren.

Martin Suenson, vertegenwoordiger van Europa, de vereniging van alle grote Europese aardolieproducenten, benadrukte dat uit praktische gronden de toekomstige brandstof van de binnenvaart in overeenstemming zou moeten zijn met een van de grote productengroepen, zoals stookolie of diesel voor het wegverkeer. Kosten en baten van een omschakeling zouden afgewogen moeten worden. Hij stemde in met het door de motorenfabrikanten voorgestelde testprogramma.

Vertegenwoordigers van de aardoliehandelaren en de bunkerdiensten benadrukten dat een verlaging in één fase snel verwezenlijkt kan worden en geringe kosten veroorzaakt. Zij gaan er van uit dat de vereiste brandstoffen, die van betere kwaliteit zijn, niet tegen dezelfde prijzen als de huidige brandstoffen geleverd kunnen worden. Zij beschouwen een gelijktijdige omschakeling in alle lidstaten van de CCR en de EU als een absolute voorwaarde ter vermindering van logistieke moeilijkheden en in het bijzonder concurrentievervalsing.

De Europese scheepsbouwindustrie verwacht, volgens Bert de Vries, vertegenwoordiger van CESA, bij het gebruik van zwavelarme brandstoffen geen problemen voor oudere motoren, onder voorwaarde dat deze brandstoffen aan bepaalde technische parameters voldoen, zoals bijvoorbeeld bedoeld in de EN 590.

De hoofdingenieur van de CCR, Gernot Pauli, wees er in zijn conclusie op dat het is de komende weken nog mogelijk was de voorwaarden voor een met de ontwikkeling van de Europese binnenvaart verenigbare invoering van zwavelarme brandstoffen ter kennis van de besluitvormers van het Europees Parlement en de Raad te brengen.

Op de website van de CCR (www.ccr-zkr.org) kan verdere informatie over de ronde tafel worden gevonden, in het bijzonder de bijdragen van de deelnemers.