

‘STOP de overgangsbepalingen van de Centrale Rijnvaartcommissie CCR’.

Naam Petitie

STOP de overgangsbepalingen van de Centrale Rijnvaartcommissie CCR.

Omschrijving

Binnenschippers moeten aan (nieuwbouw)eisen voldoen waarvan nut en noodzaak niet zijn aangetoond. Dit leidt tot onnodige investeringen en zelfs sloop van prima schepen. Via de pers, de politiek en bij de Europese commissie is duidelijk gemaakt dat dit zo niet kan, maar de CCR blijft onvermurwbaar.

Wij

Binnenschippers van de modernste en veiligste vloot ter wereld, met schepen van diverse afmetingen.

Constateren

- Dat er geen reden is om deze eisen bij de binnenvaart door te voeren.
- Dat de nieuwbouweisen voor een essentieel deel van de vloot onhaalbaar blijkt.
- Dat de CCR zelfs de strohalm van de crisishardheidsclausule de vloot heeft ontnomen.
- Dat dit leidt tot oneerlijke concurrentie met andere vervoersmodaliteiten, onnodige kosten en koude sanering.
- Dat daardoor de noodzakelijke diversiteit en toekomstperspectief van de vloot verdwijnt.

En verzoeken

De CCR en Europese Commissie (EC):

- Bij de bepalingen die ingaan na 2014 terug te keren naar beleid waarbij tech-nische eisen aan binnenschepen alleen van toepassing zijn bij nieuw-, ver- of ombouw van een binnenvaartschip.
- Een investeringsplafond in te stellen binnen de hardheidsclausule voor overgangsbepalingen waarvan de termijn al is verlopen.
- Alleen eisen in te voeren waarvan onomstotelijk nut, noodzaak en haalbaarheid aangetoond zijn.

In deze bijlage is verdere achtergrond informatie opgenomen over de overgangs-bepalingen van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR).

Er wordt o.a. ingegaan op wat de overgangsbepalingen zijn, wat de impact zal zijn en de ontwikkelingen van de afgelopen jaren. Uiteraard is deze bijlage slechts een samenvatting. Meer informatie is te vinden d.m.v. nummering in de teksten.

Najaar 2013.

"Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is".

Wat zijn de ROSR overgangsbepalingen?

Voor binnenvaartschepen die de internationale Rijn bevaren zijn door de CCR technische eisen vastgelegd in het Reglement voor Onderzoek van Schepen op de Rijn (ROSR) [1].

In 1995 is er een nieuwe versie van het ROSR uitgegeven met daarin een groot aantal technische voorschriften (nieuwbouweisen) waar al in bedrijf zijnde vaartuigen, na het verstrijken van de overgangsbepalingen, met terugwerkende aan moeten gaan voldoen. In 2003 heeft de CCR de termijnen bepaald wanneer de overgangsbepalingen aflopen. De overgangsbepalingen staan in hoofdstuk 24 van het ROSR. De volledige tekst uit artikel 24.01 luidt :

Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen

1. De artikelen 24.02 tot en met 24.04 zijn slechts van toepassing op vaartuigen, die bij de inwerkingtreding van dit reglement voorzien zijn van een geldig certificaat van onderzoek overeenkomstig het op 31 december 1994 geldende Reglement onderzoek schepen op de Rijn of op 31 december 1994 in aanbouw zijn dan wel verbouwd werden.
2. Op vaartuigen die niet onder het eerste lid vallen, is artikel 24.06 van toepassing.

De Europese Unie en technische voorschriften aan schepen.

De EU vaardigt, naast de CCR, ook technische voorschriften uit voor binnenschepen en die zijn opgenomen in de Richtlijn 2006/87/EG [2]

Qua inhoud is de Europese Richtlijn bijna geheel overgenomen uit het ROSR. en de CCR is leidinggevend op het gebied van technische voorschriften voor binnenschepen.

Het grootste verschil tussen de EU Richtlijn zijn de overgangstermijn voor bestaande schepen. Die zijn langer voor schepen die niet de Internationale Rijn bevaren en het zogeheten communautair certificaat zonder R(ijn) hebben.

Artikel 24.02 bestaat uit een lijst met bepalingen die gelden voor reeds in bedrijf zijnde vaartuigen.

Artikel 24.03 bestaat uit een lijst met bepalingen waarvan de toepassing zich beperkt tot vaartuigen waarvan de kiel op 1-1-1976 is gelegd of daarvoor.

Artikel 24.04 bevat overige afwijkingen waaronder de hardheidsclausule

Artikel 24.06 bevat de bepalingen voor schepen die na 1995 een nieuw certificaat van onderzoek hebben verkregen.

Voor de desbetreffende bepalingen zijn ook termijnen vastgesteld vanaf welk moment schepen moeten voldoen aan de technische voorschriften. Elk schip moet minimaal elke 7 jaar gekeurd worden om het certificaat van onderzoek te verlengen en moet vanaf dat moment voldoen aan een gedeelte van de in totaal circa 140 overgangsbepalingen op.

Globaal zijn de overgangstermijnen te verdelen in 4 tranches:

- **N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat,**
- **N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat na 1-1-2010,**
- **N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat na 1-1-2015,**
- **N.V.O, uiterlijk bij verlenging van het certificaat na 1-1-2035.**

(N.V.O. staat voor; ten allen tijde aan te voldoen bij Nieuwbouw, Vervanging, ook wel Verbouw genoemd, of Ombouw).

Elk hoofdstuk van het ROSR bevat een aantal overgangsbepalingen en heeft betrekking op o.a. scheepsbouwkundige eisen, uitstoot van schadelijke gassen en verontreinigende luchtdeeltjes, elektrische installaties, veiligheid op de werkplek en de algehele uitrusting van een binnenvaartschip. Daarnaast zijn er ook bepalingen die eisen stellen aan woon-, leef- en slaapplekken aan boord.

Om alle voorschriften voor scheepseigenaren overzichtelijk te maken, is een inventarisatielijst [3] beschikbaar op de website van de Algemeene Schippers Vereeniging. De volledige ROSR teksten van de overgangsbepalingen zijn als bijlage gevoegd bij de inventarisatielijst. De inventarisatielijst kan door scheepseigenaren gebruikt worden voor het maken van een kostenraming aan boord van motorvrachtschepen en duw/sleepboten, ook voor schepen die na 1995 zijn gebouwd.

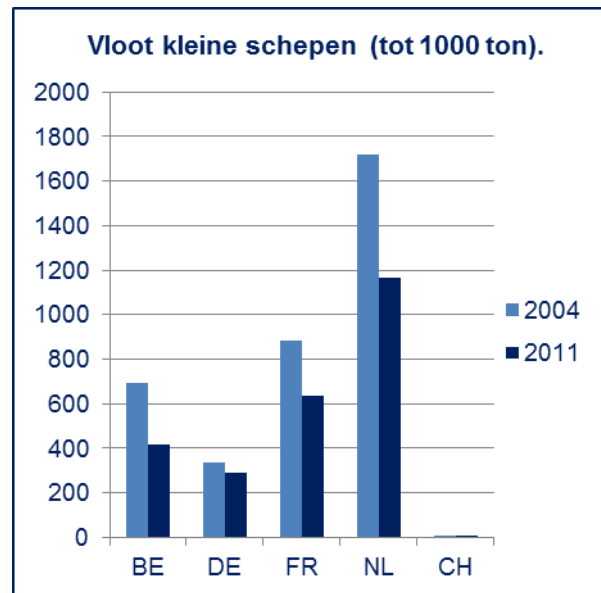
"Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is".

De impact van de overgangsbepalingen.

Hoe groot de impact is voor een individuele ondernemer/schip kan sterk verschillen. Het gaat om aanpassing van een bestaande vloot waarin elk schip anders is en over periode van decennia is gemoderniseerd naar de dan geldende maatstaven. De kosten om te kunnen voldoen aan de eisen kunnen variëren van enkele tienduizenden tot honderdduizenden euro's.

Het plaatsen van een aantal stickers zal voor geen enkele ondernemer leiden tot onoverkomelijke kosten. De overgangsbepalingen hebben echter veel rigoureuzere aanpassing tot gevolg. Vanwege de geluidsnormen kan het bijvoorbeeld voorkomen dat woningen en/of machinekamers volledig opnieuw geïsoleerd moeten worden (€ 100.000,- of meer). Ander voorbeeld is dat stuurinrichtingen dusdanig moeten worden aangepast dat gehele vervanging de beste en/of enige optie is (€ 15.000,- of meer). **Dit zijn slechts twee voorbeelden, de grootste impact komt echter niet voort uit een enkel knelpunt in de overgangsbepalingen, maar uit de stapeling van bepalingen [4], die bovenop gebruikelijk onderhoud en modernisering van het schip komen.**

In 2001 heeft het Duitse onderzoeksbureau VBD, in opdracht van de CCR onderzoek gedaan naar nut en noodzaak en de aanpassingskosten voor bestaande schepen. In dit onderzoek [5] [6] is de algemene conclusie getrokken dat voor kleine schepen (tot 1000 ton) de investeringen die nodig zijn financieel en economisch niet of nauwelijks haalbaar zijn. Daarnaast komen grotere/nieuwere schepen ook voor zeer hoge kosten te staan door de technische voorschriften en emissienormen.



Veel eigenaren van kleinere schepen kunnen of willen, om verschillende goede redenen, de hoge investeringen die gepaard gaan met de overgangsbepalingen niet doen en op dat moment verdwijnt het schip van de markt (meestal door de sloop van het schip). Het aantal kleine schepen in de CCR lidstaten is de afgelopen jaren al in rap tempo gedaald (door sloop) en door de overgangsbepalingen zal dit zich gaan versnellen met als gevolg dat het kleine schip in zijn totaliteit dreigt te verdwijnen. In bovenstaande grafiek staat het aantal kleine schepen dat anno 2012 t.o.v. 2004 nog in de vaart was.

Met 10.000 kilometer aan kleine vaarwegen (tot CEMT III) in de CCR lidstaten zal dit ook gevolgen hebben voor het algehele vervoer van goederen. De kleine binnenvaart is dé concurrent van vervoer over de weg want zij vervoeren het transport over de haarvaten van de vaarwegen van deur-tot-deur. Jaarlijks worden honderden miljoenen ton goederen door kleine schepen (ook over grotere vaarwegen) vervoerd die als enigste alternatief per vrachtauto kunnen worden vervoerd [7].

Deze op handen zijnde omgekeerde 'modal shift' staat lijnrecht op de doelstelling van o.a. de Europese Unie uit het Witboek Vervoer :

"Een 'modal shift' van 30% wegvervoer, naar water en spoor in 2030, en 50% in 2050)" [8].

"Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is".

De ASV, het KplusV rapport en het ministerie.

De overgangsbepalingen uit het ROSR zijn voor de vertegenwoordigers van de binnenvaartsector al jaren een bron van ergernis. In eerste instantie leek het schrappen van overgangstermijnen voor de nieuwbouweisen niet te leiden tot grote problemen voor de vloot, zolang de uitvoering uitgesmeerd zou worden over een langere periode van circa 30 jaar. In het eerder genoemde rapport van onderzoeksbureau VBD worden dan wel harde conclusies getrokken en een grote impact vastgesteld, dit rapport bleek bij de CCR 'onderin een la' te zijn beland.

Met name de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft de afgelopen jaren benadrukt dat de CCR eind 2003 een besluit heeft genomen met dermate grote gevolgen, dat de CCR dit besluit dient te herzien [9].

Naar aanleiding van signalen over de problematiek vanuit de sector heeft het Nederlandse ministerie onderzoeksbureau KplusV in 2011 gevraagd een feitelijk inzicht te geven van de knelpunten in de overgangsbepalingen en de gevolgen voor de sector. In de uiteindelijke rapportage [10] heeft KplusV, twee beleidsadviezen gedaan richting het ministerie:

1. Onderzoek de mogelijkheden tot vereenvoudiging van de bestaande regelgevingssystematiek in CCR-verband, met name het al dan niet hanteren van overgangsbepalingen.

2. Beleidslijn hardheidsclausule: indien vastgehouden wordt aan de huidige systematiek van de overgangsbepalingen, hanteer dan de onderstaande beleidslijn voor toepassing van de hardheidsclausule:

- geen toepassing hardheidsclausule voor de 'lage kosten'-overgangsbepalingen (< € 5000);
- generieke uitzondering voor familiebedrijven zonder personeel voor de 'laag risico - hoge kosten'- overgangsbepalingen en;
- hardheidsclausule voor 'hoog risico - hoge kosten'-overgangsbepalingen alleen toepassen onder voorwaarde van het treffen van bewezen gelijkwaardige maatregelen. Hierbij zou de CCR de gelijkwaardige alternatieven voor groepen schepen kunnen aanwijzen.

Het KplusV rapport is door het Nederlandse ministerie ingebracht bij de CCR en de adviezen vormen de basis van de beleidsrichting van Nederland. Een schrijven van het binnenvaartbedrijfsleven met opbouwende kritiek [11] op de rapportage is echter niet ingebracht, tot spijt van de ASV.

Naar aanleiding van het KplusV rapport heeft de Nederlandse delegatie in april 2013 bij de CCR een voorstel ingediend om 13 bepalingen, met overgangstermijnen van 2010 en 2015, voor herziening op te nemen in het werkprogramma van CCR voor 2014-2015, waarvan 9 voor motorvrachtschepen (zie tabel) [12].

Onderwerp	Termijn	Onderwerp	Termijn
Geluidsdruk machinekamer	2015	Elektrische installaties	2015
Geluidsdruk woon- en slaapruidten	2015	Ankeruitrusting (ankergewicht)	2010
Geluidsdruk in stuurhut	2015	Relingen en voetlijsten gangboorden	2015
Geluidsdruk 25 meter afstand schip	2015	Eisen aan kranen	2015
Gekleurde ruiten stuurhut	2010		

"Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is".

Hoe nu verder met de overgangsbepalingen?

De toekomst moet uitwijzen welk van de voorgestelde eisen zodanig worden aangepast dat ze geen knelpunt meer zijn voor de scheepseigenaren. Binnen de CCR moeten de lidstaten unaniem besluiten deze bestaande regelgeving te herzien.

Desondanks worden de overgangsbepalingen die in 2010 afliepen onverkort doorgevoerd op bestaande schepen, sinds het wegvallen van de crishardheidsclausule (zie kader). Wel blijft de mogelijkheid voor scheepseigenaren om een beroep te doen op de reguliere hardheidsclausule [13] in het geval dat een individueel technisch voorschrift onuitvoerbaar is en/of onevenredig hoge kosten als gevolg heeft. De CCR beslist uiteindelijk over elk individueel beroep op de hardheidsclausule of, en onder welke voorwaarden, deze wordt gehonoreerd of afgewezen.

Anders dan de generieke oplossing in de crishardheidsclausule gaat de reguliere hardheidsclausule uit van behandeling per individueel schip en voorschrift. Vooralsnog geldt voor 3 bepalingen een uitzonderingspositie en vallen generiek binnen de hardheidsclausule tot eind 2014. Dat zijn :

- **Gekleurde ruiten stuurhut** (art. 7.02, lid 5),
- **ankeruitrusting (ankergewicht)** (art. 10.01) en
- **alarminstallaties** (art. 15.08) (alleen voor passagiersschepen).

Nawoord.

Hoe het ook zij, de materie ROSR overgangsbepalingen is zeer uitgebreid en gecompliceerd. Deze bijlage bij de petitie 'STOP de overgangsbepalingen van de Centrale Rijnvaartcommissie' is slechts een samenvatting van wat de binnenvaartsector te wachten staat op het gebied van technische voorschriften. Het is van groot belang voor scheepseigenaren om voor de daadwerkelijke keuring inzichtelijk te krijgen welke aanpassing moeten worden gedaan aan zijn/haar schip en wat de kosten zijn die daarmee gemoeid zijn. Dat is niet alleen voor de scheepseigenaren van belang, maar ook voor beleidsmakers en brancheorganisaties.

Voor meer informatie en een compleet overzicht van de eisen kan de ASV website worden geraadpleegd. Daar is ook een dossier opgesteld met ontwikkelingen van de afgelopen jaren, waaronder brieven en acties van de politiek [14]. Ga naar www.algemeeneschippersvereniging.nl.



"Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is".

Documenten voor verdere informatie te downloaden op de ASV website.

- [1] Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) 1995, editie 2011.
- [2] RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (2006/87/EG).
- [3] Lijst van ROSR overgangsbepalingen met volledige artikelteksten, september 2013.
- [4] Offerte van een gerenommeerd bedrijf voor een motorvrachtschip om te kunnen voldoen aan de overgangsbepalingen van 2010 en 2015.
- [5] Auswirkungen von Übergangsbestimmungen in den technischen Vorschriften für Binnen schiffe, Hauptstudie, juni 2001.
- [6] Duits rapport (VBD), vertaling en samenvatting.
- [7] ASV "Kleine binnenvaart, de moeite waard", juli 2012.
- [8] Witboek transport 2011, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.
- [9] Poster van de ASV over de overgangsbepalingen.
- [10] Rapport "Onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart, probleem- en gevolgen-analyse van ROSR in Nederland, augustus 2011.
- [11] Reactie op het rapport K en V vanuit het bedrijfsleven, oktober 2011.
- [12] Document RV13_18nl, ingediende voorstellen voor het CCR werkprogramma 2014-2015 door de Nederlandse delegatie "Probleemanalyse overgangstermijnen. Formulier voor opname in werkprogramma", april 2013.
- [13] Procedure en toelichting bij de hardheidsclausule.
- [14] Dossier met ontwikkelingen van de afgelopen jaren, waaronder brieven en acties van de politiek.

Algemeene Schippers Vereeniging – Zwartewaalstraat 37 – 3081 HV Rotterdam
www.algemeeneschippersvereniging.nl - info@algemeeneschippersvereniging.nl

"Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is".