II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/980 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2020. július 6.)

az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv II. és V. mellékletének egyes műszaki előírásaitól az Innogy és az Alsterwasser személyhajók tekintetében való eltérés Németország számára történő engedélyezéséről

(az értesítés a C(2020) 4435. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 25. cikke (1) bekezdésének b) pontjára,

a belvízi áru- és személyszállításra vonatkozó nemzeti hajóvezetői bizonyítványok kölcsönös elismeréséről szóló, 1991. december 16-i 91/672/EGK tanácsi irányelv 7. cikke alapján létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően, ([2])

mivel:

(1) Németország arról értesítette a Bizottságot, hogy az Innogy és az Alsterwasser személyhajók tekintetében eltéréssel kíván élni az (EU) 2016/1629 irányelv II. és V. mellékletének egyes műszaki előírásaitól.

(2) A javasolt eltérés a metanolalapú üzemanyagcella-technológiának az „Innogy” és az „Alsterwasser” személyhajókban történő alkalmazására vonatkozik.

(3) Az üzemanyagcellák ígéretes technológiai megoldások a tiszta energia fenntarthatósága és a hajókban alkalmazott alternatív üzemanyagok szempontjából.

(4) A jelenleg értékelés alatt álló kutatási és kísérleti projekteknek (FCShip, Felicitas, METHAPU és MC-WAP) köszönhetően a tengeri közlekedésben jelenleg számos különböző olyan konkrét üzemanyagcella-fejlesztés áll rendelkezésre, amelyekről bebizonyosodott, hogy erőteljes potenciál rejlik bennük a nagyobb léptékű alkalmazásra.

(5) A javasolt eltérés az üzemanyagcella-technológia belvízi hajókban való kísérleti alkalmazása révén ösztönzi az innovációt és az új technológiák alkalmazását a belvízi hajózásban.

(6) Az ilyen típusú tesztüzemek a technológia bevezetésének folyamatába illeszkednek és az esetleges gyártási szakasz beindításának egyetlen útját jelentik.

([1]) HL L 252., 2016.9.16., 118. o.
([2]) HL L 373., 1991.12.31., 29. o.

(7) A belvízi hajókra vonatkozó műszaki előírásokat a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményeket meghatározó európai szabvány (ES-TRIN) ([3]) tartalmazza, melyet a CESNI állított össze. A jelenleg alkalmazandó ES-TRIN 2017/1 szabvány nem tartalmaz szabályokat a metanol belvízi hajók üzemanyagaként való felhasználására vonatkozóan.

(8) A metanol belvízi hajók üzemanyagaként történő felhasználására vonatkozó szabályozási rendelkezések hiányában biztosítani kell a metanol üzemanyagként történő javasolt felhasználásának megfelelő szintű biztonságosságát.

(9) A német hatóságok kifejtették, hogy a biztonság megfelelő szintjét az e határozat mellékletében meghatározott módszerekkel lehet elérni.

(10) Ezeket a módszereket az ES-TRIN 30. fejezetében (Az 55 °C vagy annál alacsonyabb lobbanáspontú tüzelőanyaggal üzemelő propulziós vagy kiegészítő rendszerekkel felszerelt vízi járművekre vonatkozó külön rendelkezések) és az ES-TRIN 8. mellékletében (Az 55 °C vagy annál alacsonyabb lobbanáspontú tüzelőanyaggal üzemelő propulziós vagy kiegészítő rendszerekkel felszerelt vízi járművekre vonatkozó kiegészítő rendelkezések) foglalt hatályos rendelkezések figyelembevételével dolgozták ki.

(11) A Bizottság a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) műszaki követelményekkel foglalkozó munkacsoportja által végzett műszaki vizsgálat alapján, illetve arra támaszkodva értékelte a metanolalapú üzemanyagcella-technológia személyhajókban való alkalmazását és a javasolt eltérés megfelelő biztonsági szintjét. E műszaki vizsgálat eredményeit a CESNI 2019. szeptember 28-i 3/2017. és 4/2017. számú ajánlástervezete tartalmazza.

(12) Az ajánlástervezetekhez csatolt kockázatértékelés azonosítja és értékeli a metanol üzemanyagként való felhasználásából és az üzemanyagcella-rendszernek a személyhajó fedélzetén való működtetéséből eredő lehetséges kockázatokat, figyelembe véve a meglévő védelmi intézkedéseket. A kockázatértékelés következtetése alapján a rendszer üzemeltetése, üzemanyag-vételezése és karbantartása biztonságosan elvégezhető az ajánlástervezetekben meghatározott tervezett intézkedések és eljárások betartása mellett.

(13) A CESNI műszaki követelményekkel foglalkozó munkacsoportja által végzett műszaki vizsgálat eredményei alapján a Bizottság meggyőződött arról, hogy a CESNI műszaki követelményekkel foglalkozó munkacsoportjának ajánlástervezeteiben meghatározott feltételek teljesülése esetén biztosított a biztonság megfelelő szintje. Az egyértelműség és a jogbiztonság érdekében ezeket az említett feltételeket e határozat mellékletében rögzíteni kell.

(14) Az eltérés az ES-TRIN 2017/1 szabvány 8. mellékletében foglalt rendelkezésektől eltérő új műszaki előírásokat tartalmazó, kísérleti célú uniós belvízi hajóbizonyítvány kiadására vonatkozik, és korlátozott időtartamra, 2022. október 1-jéig engedélyezett,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Németország az e határozat mellékletében ([4]) meghatározott feltételek mellett eltérhet az ES-TRIN 2017/1 szabvány 8. mellékletében meghatározott műszaki követelményektől a következő személyhajók esetében:

– – a 04804940 egyedi európai hajóazonosító számú Innogy személyhajó,

– – a 04807190 egyedi európai hajóazonosító számú Alsterwasser személyhajó.

2. cikk

Ezt a határozatot 2022. október 1-jéig kell alkalmazni.

([3]) A belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményeket meghatározó európai szabvány http://cesni.eu/en/documents/es-trin-2017/

([4]) A határozat hiteles szövege és mellékletei az alábbi internetcímen találhatók: https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/vessels_en

3. cikk

E határozat címzettje a Németországi Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 6-án.

a Bizottság részéről
Adina VĂLEAN
a Bizottság tagja