2026/712

26.3.2026

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/712

ze dne 24. března 2026,

kterým se Belgii povoluje odchylka od technických požadavků příloh II a V směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 pro vlečný remorkér „HAVENSLEEPBOOT 21“

(oznámeno pod číslem C(2026) 1910)

(Pouze nizozemské a francouzské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES ([1]), a zejména na čl. 25 odst. 1 písm. b) uvedené směrnice,

po konzultaci výboru zřízeného podle článku 7 směrnice Rady 91/672/EHS ze dne 16. prosince 1991 o vzájemném uznávání národních osvědčení vůdců plavidel pro přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 29. dubna 2021 oznámila Belgie Komisi svůj záměr odchýlit se od některých technických požadavků příloh II a V směrnice (EU) 2016/1629 pro vlečný remorkér „HAVENSLEEPBOOT 21“. Tento vlečný remorkér byl uveden do provozu teprve nedávno, a proto je vhodné přijmout prováděcí rozhodnutí, které umožňuje vydat pro toto plavidlo osvědčení Unie.

(2) Navrhovaná odchylka se týká používání spalovacích motorů dual fuel pro vlečný remorkér „HAVENSLEEPBOOT 21“. Tyto motory slouží jako pohon plavidla a spalují methanol a lodní plynový olej jako palivo v poměru až 70 % methanolu a 30 % lodního plynového oleje.

(3) V kontextu zavádění čisté energie a alternativních paliv pro plavidla a snižování skleníkových plynů a potenciálně znečišťujících látek představuje používání motorů dual fuel na methanol / lodní plynový olej k pohonu plavidla slibnou technologii.

(4) Navrhovaná odchylka podporuje inovace a umožňuje využívání nových technologií prostřednictvím pilotního zavádění motorů dual fuel na methanol / lodní plynový olej ve vnitrozemské plavbě. Toto pilotní zavádění motorů dual fuel na methanol / lodní plynový olej je součástí uvádění této technologie do praxe, což je jediná cesta k zahájení případné fáze sériové výroby.

(5) Technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby jsou stanoveny v evropské normě vypracované Evropským výborem pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (CESNI). Tato norma se označuje ES-TRIN. V době koncipování a stavby vlečného remorkéru neobsahovala platná norma ES-TRIN stanovená v příloze II směrnice (EU) 2016/1629 zvláštní ustanovení pro použití methanolu / lodního plynového oleje jako duálního paliva v hnacích motorech plavidel. Na základě poznatků získaných při vývoji daného plavidla lodivodské služby byla zvláštní pravidla pro používání methanolu na palubě plavidel zahrnuta do normy ES-TRIN 2025/1 ([3]), která se uvedením odkazu v příloze směrnice (EU) 2016/1629 stala použitelnou až dne 1. ledna 2026.

(6) Vzhledem k absenci regulačních předpisů upravujících kombinované použití methanolu a lodního plynového oleje pro hnací motory plavidel, a to zejména v době koncipování a stavby plavidla, je nezbytné zajistit rovnocennou úroveň bezpečnosti navrhovaného použití pohonného systému.

([1]) Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj.
([2]) Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/672/oj.
([3]) Evropská norma, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, viz https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES-ES_TRIN_2025_signed_de.pdf.

(7) Technickou dokumentaci předloženou spolu s žádostí o odchylku (dále jen „technická dokumentace“) připravila společnost Lloyd's Register, která je uznanou klasifikační společností pro plavidla vnitrozemské plavby podle článku 21 směrnice (EU) 2016/1629. Tyto technické specifikace byly vypracovány s ohledem na příslušná ustanovení kapitoly 30 normy ES-TRIN 2023/1 (Zvláštní ustanovení pro plavidla vybavená pohonnými nebo pomocnými systémy na palivo s bodem vzplanutí 55°C nebo nižším) a přílohy 8 normy ES-TRIN 2023/1 (Doplňující ustanovení pro plavidla vybavená pohonnými nebo pomocnými systémy na palivo s bodem vzplanutí 55°C nebo nižším).

(8) Na základě technické dokumentace přezkoumala pracovní skupina pro technické požadavky výboru CESNI (dále jen „pracovní skupina“) kombinované použití methanolu a lodního plynového oleje jako paliv pro hnací motory plavidel a bezpečnostní opatření v navrhované odchylce. Výsledky tohoto technického přezkoumání jsou uvedeny v technických specifikacích připojených k tomuto rozhodnutí, které vycházejí z dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

(9) Na základě tohoto technického přezkoumání provedeného pracovní skupinou byl učiněn závěr, že provoz, doplňování paliva a údržba systému mohou s ohledem na plánovaná opatření a postupy uvedené v technické dokumentaci probíhat bezpečně. Je tudíž možné konstatovat, že je zajištěna rovnocenná úroveň bezpečnosti podle čl. 25 odst. 1 písm. b) směrnice (EU) 2016/1629 za předpokladu, že jsou splněny podmínky stanovené v příloze. Proto lze navrhovanou odchylku udělit.

(10) Aby se však podpořilo vypracování možných budoucích ustanovení pro schválení typu spalovacích motorů poháněných methanolem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ([4]), měly by být nad rámec požadavků na podávání zpráv stanovených v bodě 8 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3 rovněž předloženy zprávy o emisích formaldehydu. Vzhledem k tomu, že chybí praktické zkušenosti s emisemi formaldehydu u tohoto typu motorů, měla by Belgie v této souvislosti zohlednit své povinnosti vyplývající ze směrnic Rady 89/391/EHS ([5]) a 98/24/ES ([6]) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/37/ES ([7]).

(11) Navrhovaná odchylka se týká vydání osvědčení Unie pro plavidla vnitrozemské plavby za účelem zkoušek, jež zahrnuje nové technické specifikace, které se odchylují od příloh II a V směrnice (EU) 2016/1629. Tyto odchylky mají být udělovány pouze na omezenou dobu, která by v tomto případě měla činit pět let od přijetí tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Odchylky od technických požadavků příloh II a V směrnice (EU) 2016/1629 pro vlečný remorkér „HAVENSLEEPBOOT 21“ s jednotným evropským identifikačním číslem plavidla 06503824, pokud jde o vydání osvědčení Unie pro plavidla vnitrozemské plavby za účelem zkoušek zahrnujícího nové technické specifikace, se povolují v rozsahu a za podmínek stanovených v příloze tohoto rozhodnutí. Těmito odchylkami nejsou dotčeny právní předpisy Unie v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména povinnosti vyplývající ze směrnic 89/391/EHS, 98/24/ES a 2004/37/ES.

([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plynných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj).

([5]) Směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci (Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1989/391/oj).

([6]) Směrnice Rady 98/24/ES ze dne 7. dubna 1998 o bezpečnosti a ochraně zdraví zaměstnanců před riziky spojenými s chemickými činiteli používanými při práci (čtrnáctá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice 89/391/EHS (Úř. věst. L 131, 5.5.1998, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1998/24/oj).

([7]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/37/ES ze dne 29. dubna 2004 o ochraně zaměstnanců před riziky spojenými s expozicí karcinogenům, mutagenům nebo reprotoxickým látkám při práci (šestá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice Rady 89/391/EHS) (Úř. věst. L 158, 30.4.2004, s. 50, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/37/oj).

Článek 2

Toto rozhodnutí se použije po dobu pěti let od jeho přijetí.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království.

V Bruselu dne 24. března 2026.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

V návaznosti na žádost Belgie o odchylku od požadavků příloh II a V směrnice (EU) 2016/1629 pro vlečný remorkér HAVENSLEEPBOOT 21, registrovaný v Belgii pod jednotným evropským identifikačním číslem plavidla 06503824, byla technická dokumentace, již předložila Belgie a kterou připravila společnost Lloyd's Register, přezkoumána a revidována pracovní skupinou pro technické požadavky Evropského výboru pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (CESNI). V rámci posouzení stanoveného v dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3 byl učiněn závěr, že provoz, doplňování paliva a údržba systému dual fuel mohou s ohledem na plánovaná opatření a postupy popsané v technické dokumentaci probíhat bezpečně.

Na základě tohoto posouzení se tudíž použití methanolu jako paliva považuje za dostatečně bezpečné, za předpokladu, že jsou vždy splněny tyto podmínky:

(1) Dovybavení pohonného systému vyžaduje úpravu nebo přidání těchto systémů a součástí: methanolové nádrže, zásobovací čerpací stanice, systému inertních plynů, strojovny čerpadel, hnacích motorů a větracího systému.

(2) Pro plavidlo je k dispozici posouzení rizik v souladu s přílohou 8 normy ES-TRIN (verze Lloyd's Register ze dne 6. února 2020) – příloha 1 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

(3) Na plavidle jsou splněny následující dodatečné a odlišné požadavky na konstrukci a vybavení:

a) koncepce bezpečnosti (revidované znění ze dne 1. prosince 2020) – příloha 2 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3;

b) větrací systém – příloha 6 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

— poznámka 1 (revidované znění ze dne 12. června 2020),

— poznámka 2 (revidované znění ze dne 29. července 2020);

c) nebezpečné oblasti – příloha 7 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

— všeobecné nebezpečné oblasti (znění ze dne 12. února 2020),

— nebezpečné oblasti – odvětrávací potrubí (min.) DN50 (revidované znění ze dne 29. července 2020),

— nebezpečné oblasti – odvětrávací potrubí (max.) DN90 (znění ze dne 29. července 2020),

— nebezpečné oblasti – odvětrávací potrubí DN150 (znění ze dne 12. června 2020);

d) vyplývající z kapitoly 30 a přílohy 8 normy ES-TRIN a z posouzení rizik.

(4) Doplňování methanolu musí být v souladu s postupy stanovenými v postupu doplňování paliva (znění ze dne 13. února 2020) – příloha 3 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

(5) Pohonný systém musí být udržován v souladu s pokyny výrobce, případně Anglo Belgian Corporation nv. Pokyny musí být uchovávány na palubě.

(6) Všichni členové posádky musí být poučeni o rizicích, použití, údržbě a kontrole pohonného systému dual fuel v souladu s obsahem uvedeným v technické dokumentaci ohledně výcviku posádky a personálu (znění ze dne 13. února 2020) – příloha 4 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

(7) Veškeré údaje o používání pohonného systému dual fuel musí provozovatel zaznamenávat a uchovávat po dobu nejméně pěti let. Údaje se na požádání zašlou příslušnému orgánu.

(8) Sekretariátu výboru CESNI bude zaslána výroční hodnotící zpráva obsahující všechny získané údaje, která bude distribuována do členských států. Hodnotící zpráva má obsahovat přinejmenším tyto informace:

a) poruchy systému;

b) úniky;

c) údaje o zásobnících (methanol);

d) neshody, opravy a změny pohonného systému dual fuel;

e) provozní údaje;

f) výkaz emisí založený na nizozemských standardních referenčních metodách (SRM) nebo měřeních PEMS podle studie Prominent „D3.3, M12, Assessment of options for monitoring and enforcement“ (Posouzení možností monitorování a prosazování) ze dne 3. října 2016. Nadto je třeba zahrnout i emise formaldehydu v souladu s uznávanými metodikami.

(9) Plavidlo odpovídá popisu, plánům a schématu projektu – příloha 5 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3:

a) popis projektu (znění ze dne 22. dubna 2020);

b) obecný dispoziční plán (revidované znění ze dne 6. srpna 2020);

c) systém nádrží (znění ze dne 12. února 2020);

d) schéma PID (znění ze dne 11. února 2020).

(10) Pilotní projekt zohledňuje analýzu nedostatků v kapitole 30 normy ES-TRIN a příloze 8 (znění ze dne 1. prosince 2020) – příloha 8 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.