Den Europæiske Unions
Tidende

DA
L-udgaven

2026/712

26.3.2026

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2026/712

af 24. marts 2026

om bemyndigelse af Belgien til at fravige tekniske forskrifter i bilag II og V til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 for slæbebåden »HAVENSLEEPBOOT 21«

(meddelt under nummer C(2026) 1910)

(Kun den franske og den nederlandske udgave er autentiske)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF ([1]), særlig artikel 25, stk. 1, litra b),

efter høring af det udvalg, der er nedsat ved artikel 7 i Rådets direktiv 91/672/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af nationale bådførercertifikater for transport af varer og personer ad indre vandveje ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 29. april 2021 meddelte Belgien Kommissionen sin hensigt om at fravige visse tekniske forskrifter i bilag II og V til direktiv (EU) 2016/1629 for så vidt angår slæbebåden »HAVENSLEEPBOOT 21«. Slæbebåden er først for nylig blevet sat i drift, og der bør derfor vedtages en gennemførelsesafgørelse, som gør det muligt at udstede et EU-certifikat for den pågældende flydende struktur.

(2) Den foreslåede fravigelse vedrører anvendelsen af dobbeltbrændstofforbrændingsmotorer til slæbebåden »HAVENSLEEPBOOT 21«. Disse motorer tjener til fremdrivning af fartøjet og forbrænder som brændstoffer methanol og marin diesel i et blandingsforhold med op til 70 % methanol og 30 % marin diesel.

(3) Brugen af dobbeltbrændstofmotorer, der anvender methanol/marin diesel til fremdrivning af fartøjet, er en lovende teknologi i forbindelse med at udbrede ren energi og alternative brændstoffer til fartøjer og reducere drivhusgasser og potentielt også forurenende stoffer.

(4) Den foreslåede fravigelse tilskynder til innovation og anvendelsen af ny teknologi inden for sejlads på indre vandveje, fordi den giver mulighed for at gennemføre et pilotprojekt med anvendelsen af dobbeltbrændstofmotorer, der anvender methanol/marin diesel, i sejlads på indre vandveje. En sådan pilotanvendelse af dobbeltbrændstofmotorer, der anvender methanol/marin diesel, er led i indførelsen af teknologien og den eneste måde, hvorpå der kan indledes en eventuel serieproduktionsfase.

(5) Tekniske krav til fartøjer til sejlads på indre vandveje er fastsat i den europæiske standard, der er udarbejdet af Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (»CESNI«). Denne standard benævnes ES-TRIN. På det tidspunkt, hvor slæbebåden blev konstrueret og bygget, indeholdt den gældende ES-TRIN, jf. bilag II til direktiv (EU) 2016/1629, ikke specifikke bestemmelser om anvendelse af dobbeltbrændstofmotorer, der anvender methanol/marin diesel til fremdrivning af fartøjet. På grundlag af den viden, der er opnået i forbindelse med udviklingen af det pågældende pilotfartøj, er særlige regler for anvendelsen af methanol om bord på flydende strukturer blevet indarbejdet i standarden ES-TRIN 2025/1 ([3]), som med henvisning til bilag II til direktiv (EU) 2016/1629 først fandt anvendelse den 1. januar 2026.

(6) I mangel af lovgivningsmæssige bestemmelser om den kombinerede anvendelse af methanol og marin diesel til fartøjets fremdrivningsmotorer, særlig på tidspunktet for fartøjets konstruktion og bygning, er det nødvendigt at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau ved den påtænkte anvendelse af et fremdriftssystem.

([1]) EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj.
([2]) EFT L 373 af 31.12.1991, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/672/oj.
([3]) Europæisk standard om tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, se https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES_TRIN_2025_signed_de.pdf.

(7) Den tekniske dokumentation, der er forelagt sammen med anmodningen om fravigelse (»den tekniske dokumentation«), er udarbejdet af Lloyd's Register, der er anerkendt som et klassifikationsselskab for fartøjer til sejlads på indre vandveje, jf. artikel 21 i direktiv (EU) 2016/1629. Disse tekniske forskrifter blev udarbejdet under hensyntagen til de relevante bestemmelser i kapitel 30 i ES-TRIN 2023/1 (om særlige bestemmelser for flydende strukturer, der er udstyret med fremdrifts- eller hjælpesystemer til brændstof med et flammepunkt på højst 55°C), og bilag 8 til ES-TRIN 2023/1 (om supplerende bestemmelser for flydende strukturer, der er udstyret med fremdrifts- eller hjælpesystemer til brændstof med et flammepunkt på højst 55°C).

(8) På grundlag af den tekniske dokumentation har CESNI's arbejdsgruppe om tekniske forskrifter (»arbejdsgruppen«) undersøgt den kombinerede anvendelse af methanol og marin diesel som brændstoffer til fartøjets fremdrivningsmotorer og sikkerhedsforanstaltningerne i den foreslåede fravigelse. Resultaterne i den tekniske undersøgelse er anført i de tekniske specifikationer, der er knyttet som bilag til denne afgørelse, som er baseret på dokument CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

(9) Det konkluderes i den tekniske undersøgelse, som arbejdsgruppen har foretaget, at drift, bunkring og vedligeholdelse af systemet kan foregå sikkert, såfremt der tages hensyn til de planlagte foranstaltninger og procedurer, der er fastlagt i den tekniske dokumentation. Det kan derfor konstateres, at der er sikret et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, jf. artikel 25, stk. 1, litra b), i direktiv (EU) 2016/1629, forudsat at betingelserne i bilaget er opfyldt. Den foreslåede fravigelse kan derfor indrømmes.

(10) For at støtte udarbejdelsen af eventuelle fremtidige bestemmelser for typegodkendelsen af forbrændingsmotorer, der kører på methanol, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1628 ([4]) og ud over de rapporteringskrav, der er fastsat i punkt 8 i dokument CESNI/PT (20) 21 rev. 3, bør der dog også forelægges rapporter om emissioner af formaldehyd. Da der mangler praktiske erfaringer med emissioner af formaldehyd fra sådanne motortyper, bør Belgien i den forbindelse tage højde for landets forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 89/391/EØF ([5]) og 98/24/EF ([6]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/37/EF ([7]).

(11) Den foreslåede fravigelse vedrører udstedelsen af et EU-certifikat for sejlads på indre vandveje med henblik på afprøvning med nye tekniske specifikationer, der afviger fra bilag II og V til direktiv (EU) 2016/1629. Sådanne fravigelser indrømmes kun for en begrænset periode, som i dette tilfælde bør være på fem år fra vedtagelsen af denne afgørelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Der gives herved tilladelse til at fravige de tekniske specifikationer i bilag II og V til direktiv (EU) 2016/1629 for slæbebåden »HAVENSLEEPBOOT 21« med det entydige europæiske fartøjsidentifikationsnummer 06503824 for så vidt angår udstedelsen af et EU-certifikat for sejlads på indre vandveje med henblik på afprøvning med nye tekniske specifikationer, i det omfang og på de betingelser, der er fastsat i bilaget til denne afgørelse. Disse fravigelser berører ikke Unionens lovgivning for sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen, særlig forpligtelserne i henhold til direktiv 89/391/EØF, 98/24/EF og 2004/37/EF.

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1628 af 14. september 2016 om krav vedrørende emissionsgrænser for forurenende luftarter og partikler for og typegodkendelse af forbrændingsmotorer til mobile ikkevejgående maskiner, om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 og (EU) nr. 167/2013 og om ændring og ophævelse af direktiv 97/68/EF (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj).

([5]) Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet (EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1989/391/oj).

([6]) Rådets direktiv 98/24/EF af 7. april 1998 om beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet mod risici i forbindelse med kemiske agenser (fjortende særdirektiv i henhold til direktiv 89/391/EØF, artikel 16, stk. 1) (EFT L 131 af 5.5.1998, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1998/24/oj).

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/37/EF af 29. april 2004 om beskyttelse af arbejdstagerne mod risici for under arbejdet at blive eksponeret for kræftfremkaldende stoffer, mutagener eller reproduktionstoksiske stoffer (sjette særdirektiv i henhold til artikel 16, stk. 1, i Rådets direktiv 89/391/EØF (EUT L 158 af 30.4.2004, s. 50, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/37/oj).

Artikel 2

Denne beslutning finder anvendelse i fem år efter vedtagelsen.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. marts 2026.

På Kommissionens vegne
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen

BILAG

Efter Belgiens anmodning om en fravigelse af bilag II og V i direktiv (EU) 2016/1629 for slæbebåden *AVENSLEEPBOOT 21*, som er registreret i Belgien med det entydige europæiske fartøjsidentifikationsnummer 06503824, undersøgte og gennemgik arbejdsgruppen om tekniske forskrifter under Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI) den tekniske dokumentation, som er udarbejdet af Lloyd's Register og forelagt af Belgien. I vurderingen, som er anført i dokument CESNI/PT (20) 21 rev. 3, blev det konkluderet, at drift, bunkring og vedligeholdelse af systemet kan foregå sikkert, såfremt der tages hensyn til de planlagte foranstaltninger og procedurer, der er beskrevet i den tekniske dokumentation.

På grundlag af denne vurdering anses methanol som brændstof derfor for at være tilstrækkelig sikkert, forudsat at følgende betingelser til enhver tid er opfyldt:

1) Eftermonteringen af fremdriftssystemet kræver ændring eller tilføjelse af følgende systemer og komponenter: en methanoltank, en bunkringstation, et inertgasanlæg, et pumperum, fremdrivningsmotorerne og ventilationsanlægget.

2) Der foreligger en risikovurdering for fartøjet i overensstemmelse med bilag 8 til ES-TRIN (udgave fra 6. februar 2020 fra Lloyd's Register) — bilag 1 til CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

3) De yderligere og afvigende krav til konstruktion og udstyr er opfyldt på fartøjet for så vidt angår:

   a) sikkerhedskonceptet (revideret udgave af 1. december 2020) — bilag 2 til CESNI/PT (20) 21 rev. 3

   b) ventilationsanlægget — bilag 6 til CESNI/PT (20) 21 rev. 3

      — bemærkning 1 (revideret udgave af 12. juni 2020)

      — bemærkning 2 (revideret udgave af 29. juli 2020)

   c) de farlige områder — bilag 7 til CESNI/PT (20) 21 rev. 3

      — generelt farlige områder (udgave af 12. februar 2020)

      — farlige områder — udluftningsrør (min.) DN50 (revideret udgave af 29. juli 2020)

      — farlige områder — udluftningsrør (max.) DN90 (udgave af 29. juli 2020)

      — farlige områder — udluftningsrør DN150 (udgave af 12. juni 2020)

   d) yderligere og afvigende krav i henhold til kapitel 30 i og bilag 8 til ES-TRIN og i henhold til risikovurderingen.

4) Bunkring af methanol skal ske i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i bunkringsproceduren (udgave af 13. februar 2020) — bilag 3 til CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

5) Fremdriftssystemet skal vedligeholdes i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger, eventuelt Anglo Belgian Corporation nv. Anvisningerne skal opbevares om bord.

6) Alle besætningsmedlemmer skal instrueres om farer ved og anvendelse, vedligeholdelse og inspektion af dobbeltbrændstoffremdriftssystemet i overensstemmelse med det indhold, der er specificeret i den tekniske dokumentation vedrørende uddannelse af besætningen og personalet (udgave af 13. februar 2020) — bilag 4 til CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

7) Alle data om anvendelsen af dobbeltbrændstoffremdriftssystemet skal registreres af operatøren og opbevares i mindst fem år. Dataene skal på anmodning fremsendes til den kompetente myndighed.

8) En årlig evalueringsrapport, som omfatter alle registrerede data, vil blive fremsendt til CESNI's sekretariat med henblik på formidling til medlemsstaterne. Evalueringsrapporten skal som minimum indeholde følgende oplysninger:

   a) systemsvigt

   b) udsivning

   c) bunkerdata (methanol)

d) afvigelser vedrørende og reparationer og ændringer af dobbeltbrændstoffremdriftssystemet

e) driftsdata

f) emissionsrapport på grundlag af de nederlandske standardreferencemetoder (SRM) eller PEMS-målinger i henhold til Prominent Study »D3.3, M12, Assessment of options for monitoring and enforcement« dateret 3. oktober 2016. Desuden skal der rapporteres om emissioner af formaldehyd i overensstemmelse med anerkendte metoder.

9) Fartøjet er i overensstemmelse med projektbeskrivelse, planer og diagram — bilag 5 til CESNI/PT (20) 21 rev. 3:

a) projektbeskrivelse (udgave af 22. april 2020)

b) overordnet layout (revideret udgave af 6. august 2020)

c) tankanlæg (udgave af 12. februar 2020)

d) PID-diagram (udgave af 11. februar 2020).

10) I pilotprojektet tages der højde for gap-analysen af kapitel 30 i og bilag 8 til ES-TRIN (udgave af 1. december 2020) — bilag 8 til CESNI/PT (20) 21 rev. 3.