Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/712

26.3.2026

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2026/712 DER KOMMISSION

vom 24. März 2026

zur Ermächtigung Belgiens, im Hinblick auf das Schleppboot „HAVENSLEEPBOOT 21“ von den technischen Vorschriften der Anhänge II und V der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates abzuweichen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2026) 1910)

(Nur der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe b,

nach Anhörung des mit Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr ([2]) eingesetzten Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 29. April 2021 teilte Belgien der Kommission mit, dass es im Hinblick auf das Schleppboot „HAVENSLEEPBOOT 21“ von bestimmten technischen Vorschriften der Anhänge II und V der Richtlinie (EU) 2016/1629 abzuweichen gedenkt. Das Schleppboot ist erst vor Kurzem in Betrieb genommen worden, weshalb ein Durchführungsbeschluss erlassen werden sollte, der die Erteilung eines Unionszeugnisses für das betreffende Schiff ermöglicht.

(2) Die vorgeschlagene Abweichung betrifft den Einsatz von Zweistoff-Verbrennungsmotoren für das Schleppboot „HAVENSLEEPBOOT 21“. Es handelt sich um die Antriebsmotoren des Schiffes, die Methanol und Marinediesel verbrennen, wobei der Anteil von Methanol bei 70 % und der von Marinediesel bei 30 % liegt.

(3) Der Einsatz von mit Methanol und Marinediesel betriebenen Zweistoffmotoren für den Schiffsantrieb ist im Hinblick auf die Einführung sauberer Energie und alternativer Kraftstoffe für Schiffe eine vielversprechende Technologie, mit der der Ausstoß an Treibhausgasen und potenziellen Schadstoffen verringert werden kann.

(4) Mit der vorgeschlagenen Abweichung wird die Innovation gefördert und die Einführung neuer Technologien ermöglicht, da im Rahmen eines Pilotprojekts mit Methanol und Marinediesel betriebene Zweistoffmotoren in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden. Solche Piloteinsätze von mit Methanol und Marinediesel betriebenen Zweistoffmotoren sind Teil der Technologieeinführungsphase, die einer möglichen Produktion in Serie notwendigerweise vorausgeht.

(5) Die technischen Vorschriften für Binnenschiffe sind im entsprechenden Europäischen Standard festgelegt, der vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) erlassen wurde. Dieser Standard ist als ES-TRIN (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels) bekannt. Als das Schleppboot geplant und gebaut wurde, enthielt der geltende ES-TRIN gemäß Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 keine spezifischen Vorschriften für den Einsatz eines aus zwei Komponenten (Methanol und Marinediesel) bestehenden Kraftstoffs für die Antriebsmotoren eines Schiffes. Auf der Grundlage der im Rahmen der Entwicklung des betreffenden Pilotschiffs gewonnenen Erkenntnisse wurden spezifische Vorschriften für den Einsatz von Methanol auf Schiffen in den ES-TRIN 2025/1 ([3]) aufgenommen, der erst am 1. Januar 2026 mittels Bezugnahme in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 Geltung erlangte.

(6) In Ermangelung von Rechtsvorschriften für den kombinierten Einsatz von Methanol und Marinediesel für die Antriebsmotoren des Schiffes, insbesondere zum Zeitpunkt seiner Planung und seines Baus, muss ein angemessenes Sicherheitsniveau für den Einsatz des vorgeschlagenen Antriebssystems gewährleistet sein.

([1]) ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj.
([2]) ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/672/oj.
([3]) Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe — siehe https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES_TRIN_2025_signed_de.pdf.

(7) Die mit dem Antrag auf Abweichung eingereichte technische Dokumentation (im Folgenden „technische Dokumentation“) wurde von Lloyd's Register, einer gemäß Artikel 21 der Richtlinie (EU) 2016/1629 anerkannten Klassifikationsgesellschaft für Binnenschiffe, erstellt. Diese technischen Spezifikationen wurden unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen des Kapitels 30 des ES-TRIN 2023/1 (Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden) und der Anlage 8 zum ES-TRIN 2023/1 (Zusätzliche Bestimmungen für Fahrzeuge, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden) entwickelt.

(8) Auf der Grundlage der technischen Dokumentation prüfte die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften des CESNI (im Folgenden „Arbeitsgruppe“) den kombinierten Einsatz von Methanol und Marinediesel als Kraftstoff für die Antriebsmotoren des Schiffes und die Sicherheitsmaßnahmen gemäß der vorgeschlagenen Abweichung. Die Ergebnisse dieser technischen Untersuchung sind in den technischen Spezifikationen im Anhang dieses Beschlusses dargelegt, die auf dem Dokument CESNI/PT (20) 21 rev. 3 beruhen.

(9) Aus der technischen Untersuchung ergab sich die Schlussfolgerung, dass der Einsatz und die Instandhaltung des Antriebssystems und das entsprechende Bunkern unter Berücksichtigung der in der technischen Dokumentation festgelegten Maßnahmen und Verfahren sicher erfolgen können. Daher kann festgestellt werden, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gemäß Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/1629 gewährleistet ist, sofern die im Anhang festgelegten Bedingungen erfüllt sind. Der vorgeschlagenen Abweichung kann somit stattgegeben werden.

(10) Um die Ausarbeitung möglicher künftiger Bestimmungen für die Typgenehmigung von mit Methanol betriebenen Verbrennungsmotoren gemäß der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) zu erleichtern, sollten jedoch neben den gemäß Nummer 8 des Dokuments CESNI/PT (20) 21 rev. 3 vorgeschriebenen Berichten auch Berichte über Formaldehydemissionen vorgelegt werden. Da keine praktischen Erfahrungen mit Formaldehydemissionen solcher Motoren vorliegen, sollte Belgien in diesem Zusammenhang seinen Verpflichtungen aus den Richtlinien 89/391/EWG ([5]) und 98/24/EG ([6]) des Rates und der Richtlinie 2004/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]) Rechnung tragen.

(11) Die vorgeschlagene Abweichung betrifft die Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe zu Versuchszwecken im Zusammenhang mit neuen technischen Spezifikationen, die von den Vorschriften der Anhänge II und V der Richtlinie (EU) 2016/1629 abweichen. Solche Abweichungen sollten nur für einen begrenzten Zeitraum gewährt werden, der im vorliegenden Fall fünf Jahre ab dem Erlass dieses Beschlusses betragen sollte —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Für das Schleppboot „HAVENSLEEPBOOT 21“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 06503824 werden im Hinblick auf die Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe zu Versuchszwecken im Zusammenhang mit neuen technischen Spezifikationen Abweichungen von den technischen Vorschriften der Anhänge II und V der Richtlinie (EU) 2016/1629 im Umfang und unter den Bedingungen, die im Anhang dieses Beschlusses festgelegt sind, gestattet. Diese Abweichungen lassen die Rechtsvorschriften der Union im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, insbesondere die Verpflichtungen aus den Richtlinien 89/391/EWG, 98/24/EG und 2004/37/EG, unberührt.

([4]) Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj).

([5]) Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit (ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1989/391/oj).

([6]) Richtlinie 98/24/EG des Rates vom 7. April 1998 zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch chemische Arbeitsstoffe bei der Arbeit (vierzehnte Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG) (ABl. L 131 vom 5.5.1998, S. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1998/24/oj).

([7]) Richtlinie 2004/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch Exposition gegenüber Karzinogenen, Mutagenen oder reproduktionstoxischen Stoffen bei der Arbeit (Sechste Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG des Rates) (ABl. L 158 vom 30.4.2004, S. 50, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/37/oj).

Artikel 2

Dieser Beschluss gilt ab seinem Erlass für einen Zeitraum von fünf Jahren.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien gerichtet.

Brüssel, den 24. März 2026

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

Nachdem Belgien den Antrag gestellt hatte, im Hinblick auf das Schleppboot HAVENSLEEPBOOT 21, das in Belgien unter der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 06503824 registriert ist, von den Vorschriften der Anhänge II und V der Richtlinie (EU) 2016/1629 abzuweichen, wurde die von Lloyd's Register erstellte und von Belgien vorgelegte Dokumentation von der Arbeitsgruppe für technische Vorschriften des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) geprüft und überarbeitet. Aus der in Dokument CESNI/PT (20) 21 rev. 3 dargelegten Bewertung ergab sich die Schlussfolgerung, dass der Einsatz und die Instandhaltung des Zweistoff-Antriebssystems und das entsprechende Bunkern unter Berücksichtigung der in der technischen Dokumentation festgelegten Maßnahmen und Verfahren sicher erfolgen können.

Auf der Grundlage dieser Bewertung gilt der Einsatz von Methanol als Kraftstoff daher als hinreichend sicher, sofern die folgenden Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Für die Nachrüstung des Antriebssystems werden folgende Anlagen und Komponenten geändert oder hinzugefügt: ein Methanoltank, eine Bunkerstation, ein Inertgassystem, ein Pumpenraum, die Antriebsmotoren und das Belüftungssystem.

2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN (Fassung Lloyd's Register vom 6. Februar 2020) — Anlage 1 zu CESNI/PT (20) 21 rev. 3 vor.

3. Auf dem Fahrzeug sind die sich aus Kapitel 30 und Anlage 8 des ES-TRIN 2019/1 sowie der Risikobewertung ergebenden zusätzlichen und abweichenden Anforderungen an Bau und Ausrüstung in Bezug auf Folgendes erfüllt:

   a) Sicherheitskonzept (revidierte Fassung vom 1. Dezember 2020) — Anlage 2 zu CESNI/PT (20) 21 rev. 3;

   b) Lüftungssystem — Anlage 6 zu CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

      — Anmerkung 1 (revidierte Fassung vom 12. Juni 2020);

      — Anmerkung 2 (revidierte Fassung vom 29. Juli 2020);

   c) gefährdete Bereiche — Anlage 7 zu CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

      — allgemein gefährdete Bereiche (Fassung vom 12. Februar 2020);

      — gefährdete Bereiche Entlüftungsleitung (min) DN50 (revidierte Fassung vom 29. Juli 2020);

      — gefährdete Bereiche Entlüftungsleitung (max) DN90 (Fassung vom 29. Juli 2020);

      — gefährdete Bereiche Entlüftungsleitung DN150 (Fassung vom 12. Juni 2020);

   d) GAP-Analyse.

4. Das Bunkern des Methanols muss unter Einhaltung der im Dokument „Bunkerverfahren" (Fassung vom 13. Februar 2020) — Anlage 3 zu CESNI/PT (20) 21 rev. 3 aufgeführten Verfahren erfolgen.

5. Die Instandhaltung des Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen, gegebenenfalls Anglo Belgian Corporation nv. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.

6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Zweistoff-Antriebssystems nach den im Dokument „Schulung der Besatzung und des Personals" (Fassung vom 13. Februar 2020) — Anlage 4 zu CESNI/PT (20) 21 rev. 3 festgelegten Inhalten zu schulen.

7. Alle Daten zum Einsatz des Zweistoff-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und mindestens fünf Jahre lang aufzubewahren. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.

8. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat des CESNI gesandt. Der Auswertungsbericht enthält mindestens die folgenden Informationen:

   a) Systemausfall;

   b) Leckage;

   c) Bunkerdaten (Methanol);

d) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Zweistoff-Antriebssystems;

e) Betriebsdaten;

f) Emissionsbericht mit den niederländischen Standardrechenmethoden (SRM) oder PEMS-Messungen gemäß der Prominent Study „D3.3, M12, Assessment of options for monitoring and enforcement“ (Bewertung der Überwachungs- und Durchsetzungsoptionen) vom 3. Oktober 2016. Zusätzlich ist im Einklang mit anerkannten Methoden über Formaldehydemissionen zu berichten.

9. Das Schiff entspricht der Beschreibung des Projekts, den Plänen und dem Diagramm — Anlage 5 zu CESNI/PT (20) 21 rev. 3:

a) Projektbeschreibung (Fassung vom 22. April 2020);

b) Gesamtplan (revidierte Fassung vom 6. August 2020);

c) Tankausrüstung (Fassung vom 12. Februar 2020);

d) PID-Diagramm (Fassung vom 11. Februar 2020).

10. Das Pilotprojekt berücksichtigt die Gap-Analyse in Kapitel 30 und Anlage 8 des ES-TRIN (Fassung vom 1. Dezember 2020) — Anlage 8 zu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.