Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/712

26.3.2026

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/712

z 24. marca 2026,

ktorým sa Belgicku povoľuje výnimka z technických požiadaviek príloh II a V k smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 pre remorkér „HAVENSLEEPBOOT 21“

[oznámené pod číslom C(2026) 1910]

(Iba holandské a francúzske znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 zo 14. septembra 2016, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na lode vnútrozemskej plavby, ktorou sa mení smernica 2009/100/ES a ktorou sa zrušuje smernica 2006/87/ES ([1]), a najmä na jej článok 25 ods. 1 písm. b),

po porade s výborom zriadeným podľa článku 7 smernice Rady 91/672/EHS zo 16. decembra 1991 o vzájomnom uznávaní kapitánskych osvedčení pre prepravu tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou, vydávaných jednotlivými štátmi ([2]),

keďže:

(1) Belgicko 29. apríla 2021 oznámilo Komisii svoj zámer odchýliť sa od určitých technických požiadaviek v prílohách II a V k smernici (EÚ) 2016/1629 v prípade remorkéra „HAVENSLEEPBOOT 21“. Remorkér sa stal prevádzkyschopným len nedávno, a preto je vhodné prijať vykonávacie rozhodnutie, ktorým sa umožní vydanie osvedčenia Únie pre dané plavidlo.

(2) Navrhovaná výnimka sa týka používania dvojpalivových spaľovacích motorov pre remorkér „HAVENSLEEPBOOT 21“. Tieto motory slúžia ako pohon plavidla a spaľujú metanol a lodný plynový olej ako palivá až do pomeru 70 % metanolu a 30 % lodného plynového oleja.

(3) Používanie dvojpalivových motorov na metanol/lodný plynový olej na pohon plavidla je sľubnou technológiou v kontexte zavádzania čistej energie a alternatívnych palív pre plavidlá, ktorou sa znižujú skleníkové plyny a potenciálne znečisťujúce látky.

(4) Navrhovaná výnimka podporuje inovácie a umožňuje využívanie nových technológií prostredníctvom pilotného projektu využitia dvojpalivových motorov na metanol/lodný plynový olej vo vnútrozemskej plavbe. Tento pilotný projekt využitia dvojpalivových motorov na metanol/lodný plynový olej je súčasťou zavedenia tejto technológie a jedinou cestou k prípadnému spusteniu fázy sériovej výroby.

(5) Technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej plavby sú stanovené v európskej norme stanovenej Európskym výborom pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby (ďalej len „CESNI“). Táto norma sa uvádza ako ES-TRIN. V čase, keď bol remorkér navrhovaný a konštruovaný, platná norma ES-TRIN stanovená v prílohe II k smernici (EÚ) 2016/1629 neobsahovala osobitné ustanovenia o používaní metanolu/lodného plynového oleja ako dvoch palív pre hnacie motory plavidla. Na základe poznatkov získaných pri vývoji predmetného pilotného plavidla boli osobitné pravidlá používania metanolu na palube plavidiel zahrnuté do normy ES-TRIN 2025/1 ([3]), ktorá sa stala platnou na základe odkazu v prílohe II k smernici (EÚ) 2016/1629 z 1. januára 2026.

(6) Ak neexistujú regulačné ustanovenia týkajúce sa kombinovaného používania metanolu a lodného plynového oleja pre hnacie motory plavidla, najmä v čase, keď sa plavidlo navrhuje a konštruuje, musí sa zabezpečiť primeraná úroveň bezpečnosti navrhovaného používania pohonného systému.

([1]) Ú. v. EÚ L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj.
([2]) Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/672/oj.
([3]) Európska norma stanovujúca technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej plavby, pozri https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES_TRIN_2025_signed_de.pdf.

(7) Technickú dokumentáciu predloženú so žiadosťou o výnimku (ďalej len „technická dokumentácia“) vypracovala spoločnosť Lloyd's Register, ktorá je uznanou klasifikačnou spoločnosťou pre lode vnútrozemskej plavby podľa článku 21 smernice (EÚ) 2016/1629. Tieto technické špecifikácie boli navrhnuté tak, aby zohľadňovali relevantné ustanovenia kapitoly 30 normy ES-TRIN 2023/1 (Osobitné ustanovenia platné pre stroj/plavidlo vybavené pohonnými alebo pomocnými systémami na palivo s teplotou vzplanutia rovnajúcou sa 55 °C alebo nižšou) a prílohy 8 k norme ES-TRIN 2023/1 (Doplňujúce ustanovenia platné pre stroj/plavidlo vybavené pohonnými alebo pomocnými systémami na palivo s teplotou vzplanutia rovnajúcou sa 55 °C alebo nižšou).

(8) Na základe technickej dokumentácie pracovná skupina pre technické požiadavky výboru CESNI (ďalej len „pracovná skupina“) preskúmala kombinované použitie metanolu a lodného plynového oleja ako palív pre hnacie motory plavidla a bezpečnostné opatrenia v navrhovanej výnimke. Výsledky tohto technického preskúmania sú uvedené v technických špecifikáciách pripojených k tomuto rozhodnutiu, ktoré vychádzajú z dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

(9) Záverom technického preskúmania pracovnou skupinou je, že obsluhovanie, tankovanie a údržbu predmetného systému možno bezpečne vykonávať, ak sa zohľadnia plánované opatrenia a postupy stanovené v technickej dokumentácii. Preto možno konštatovať, že je zabezpečená primeraná úroveň bezpečnosti uvedená v článku 25 ods. 1 písm. b) smernice (EÚ) 2016/1629 za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v prílohe. Navrhovaná výnimka sa preto môže udeliť.

(10) S cieľom podporiť vypracovanie možných budúcich ustanovení pre typové schvaľovanie spaľovacích motorov poháňaných metanolom v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1628 ([4]) a popri požiadavkách na podávanie správ stanovených v bode 8 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3 by sa však mali predkladať aj správy o emisiách formaldehydu. Keďže praktické skúsenosti s emisiami formaldehydu takéhoto typu motorov chýbajú, Belgicko by malo v tejto súvislosti zohľadniť svoje povinnosti vyplývajúce zo smerníc Rady 89/391/EHS ([5]) a 98/24/ES ([6]) a zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/37/ES ([7]).

(11) Navrhovaná výnimka sa týka vydania osvedčenia Únie pre plavidlo vnútrozemskej plavby na skúšobné účely obsahujúceho nové technické špecifikácie, ktoré sa odchyľujú od príloh II a V k smernici (EÚ) 2016/1629. Takéto výnimky sa majú udeliť len na obmedzené obdobie, ktoré by v tomto prípade malo byť päť rokov od prijatia tohto rozhodnutia,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výnimky z technických požiadaviek príloh II a V k smernici (EÚ) 2016/1629 pre remorkér „HAVENSLEEPBOOT 21“ s jedinečným európskym identifikačným číslom plavidla 06503824, pokiaľ ide o vydanie osvedčenia Únie pre plavidlo vnútrozemskej plavby na skúšobné účely, ktoré zahŕňa nové technické špecifikácie, sú povolené v rozsahu a za podmienok stanovených v prílohe k tomuto rozhodnutiu. Uvedenými výnimkami nie sú dotknuté právne predpisy Únie v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, najmä povinnosti vyplývajúce zo smerníc 89/391/EHS, 98/24/ES a 2004/37/ES.

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1628 zo 14. septembra 2016 o požiadavkách na emisné limity plynných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 a (EÚ) č. 167/2013 a ktorým sa mení a zrušuje smernica 97/68/ES (Ú. v. EÚ L 252, 16.9.2016, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj).

([5]) Smernica Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci (Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1989/391/oj).

([6]) Smernica Rady 98/24/ES zo 7. apríla 1998 o ochrane zdravia a bezpečnosti pracovníkov pred rizikami súvisiacimi s chemickými faktormi pri práci (štrnásta samostatná smernica v zmysle článku 16 ods. 1 smernice 89/391/EHS) (Ú. v. ES L 131, 5.5.1998, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1998/24/oj).

([7]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/37/ES z 29. apríla 2004 o ochrane pracovníkov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou karcinogénom, mutagénom alebo reprodukčne toxickým látkam pri práci (šiesta samostatná smernica v zmysle článku 16 ods. 1 smernice Rady 89/391/EHS) (Ú. v. EÚ L 158, 30.4.2004, s. 50, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/37/oj).

Článok 2

Toto rozhodnutie sa uplatňuje päť rokov od jeho prijatia.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu.

V Bruseli 24. marca 2026

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

V nadväznosti na žiadosť Belgicka o výnimku z príloh II a V k smernici (EÚ) 2016/1629 pre remorkér HAVENSLEEPBOOT 21, zaregistrovaný v Belgicku pod jedinečným európskym identifikačným číslom plavidla 06503824 technickú dokumentáciu vypracovanú spoločnosťou Lloyd's Register a predloženú Belgickom preskúmala a zrevidovala pracovná skupina pre technické požiadavky Európskeho výboru pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby (CESNI). V posúdení uvedenom v dokumente CESNI/PT (20) 21 rev. 3 sa dospelo k záveru, že obsluhovanie, tankovanie a údržbu dvojpalivového systému možno bezpečne vykonávať, ak sa zohľadnia plánované opatrenia a postupy opísané v technickej dokumentácii.

Na základe tohto posúdenia sa preto používanie metanolu ako paliva považuje za primerane bezpečné za predpokladu, že sú vždy splnené tieto podmienky:

1. Dodatočná modernizácia pohonného systému si vyžaduje úpravu alebo pridanie týchto systémov a komponentov: metanolová nádrž, zásobníková stanica, systém s inertným plynom, čerpadlový priestor, hnacie motory a vetrací systém.

2. Pre plavidlo je k dispozícii posúdenie rizika v súlade s prílohou 8 k norme ES-TRIN (verzia spoločnosti Lloyd's Register zo 6. februára 2020) – príloha 1 k dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

3. Dodatočné a iné požiadavky na konštrukciu a vybavenie plavidla sú splnené v súlade s:

   a) bezpečnostná koncepcia (revidovaná verzia z 1. decembra 2020) – s prílohou 2 k dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

   b) vetrací systém – s prílohou 6 k dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

      — poznámka 1 (revidovaná verzia z 12. júna 2020),

      — poznámka 2 (revidovaná verzia z 29. júla 2020),

   c) nebezpečné priestory – s prílohou 7 k dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

      — všeobecne nebezpečné priestory (verzia z 12. februára 2020),

      — vetracia rúrka v nebezpečných priestoroch (min.) DN50 (revidovaná verzia z 29. júla 2020),

      — vetracia rúrka v nebezpečných priestoroch (max.) DN90 (verzia z 29. júla 2020),

      — vetracia rúrka v nebezpečných priestoroch DN150 (verzia z 12. júna 2020),

   d) informáciami vyplývajúcimi z kapitoly 30 normy ES-TRIN a prílohy 8 k nej a z posúdenia rizika.

4. Tankovanie metanolu musí byť v súlade s postupmi stanovenými v postupe tankovania (verzia z 13. februára 2020) – príloha 3 k dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

5. Pohonný systém musí byť obsluhovaný v súlade s pokynmi výrobcu, prípadne Anglo Belgian Corporation nv. Pokyny sa musia uchovávať na palube.

6. Všetci členovia lodnej posádky musia byť poučení o nebezpečenstvách, používaní, údržbe a kontrole dvojpalivového pohonného systému v súlade s informáciami špecifikovanými v technickej dokumentácii týkajúcej sa odbornej prípravy posádky a personálu (verzia z 13. februára 2020) – príloha 4 k dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

7. Prevádzkovateľ musí zaznamenať všetky údaje o používaní dvojpalivového pohonného systému a uchovávať ich najmenej päť rokov. Údaje sa na požiadanie zašlú príslušnému orgánu.

8. Výročná hodnotiaca správa obsahujúca všetky zachytené údaje sa zašle sekretariátu CESNI na rozoslanie členským štátom. Hodnotiaca správa má obsahovať aspoň tieto informácie:

   a) porucha systému;

   b) úniky;

   c) údaje o zásobníku (metanol);

d) nesúlad, opravy a úpravy dvojpalivového pohonného systému;

e) prevádzkové údaje;

f) správa o emisiách na základe holandských štandardných referenčných metód (SRM) alebo meraní PEMS podľa významnej štúdie *D3.3, M12, Assessment of options for monitoring and enforcement* (D3.3, M12, Posúdenie možností monitorovania a presadzovania) z 3. októbra 2016. Emisie formaldehydu sa musia dodatočne pokryť v súlade s uznávanými metodikami.

9. Plavidlo sa zhoduje s opisom, plánmi a diagramom projektu – príloha 5 k dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3:

a) opis projektu (verzia z 22. apríla 2020);

b) všeobecné dispozičné riešenie (revidovaná verzia zo 6. augusta 2020);

c) systém nádrže (verzia z 12. februára 2020);

d) PID diagram (verzia z 11. februára 2020).

10. Pilotný projekt zohľadňuje analýzu nedostatkov v kapitole 30 normy ES-TRIN a v prílohe 8 k nej (verzia z 1. decembra 2020) – príloha 8 k dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.