

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/980

z dnia 6 lipca 2020 r.

upoważniająca Niemcy do zastosowania odstępstwa od niektórych wymogów technicznych określonych w załącznikach II i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w odniesieniu do statków pasażerskich Innogy i Alsterwasser

(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 4435)

(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żegluga śródlądowej, zmieniającą dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 25 ust. 1 lit. b),

po konsultacji z komitetem ustanowionym na podstawie art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWGz dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Niemcy powiadomiły Komisję o zamiarze odstępstwa od niektórych wymogów technicznych określonych w załącznikach II i V do dyrektywy (UE) 2016/1629 w odniesieniu do statków pasażerskich Innogy i Alsterwasser.
- (2) Proponowane odstępstwo dotyczy stosowania technologii ogniw paliwowych z metanolem jako paliwa dla statków pasażerskich Innogy i Alsterwasser.
- (3) Ognia paliwowe stanowią obiecującą technologię w kontekście zrównoważonego rozwoju i paliw alternatywnych dla statków.
- (4) Dzięki badaniom i projektom pilotażowym realizowanym obecnie w ramach oceny dostępne są różne nowe rozwiązania w zakresie ogniw paliwowych w transporcie morskim, które wykazały znaczny potencjał dalszego rozszerzenia zastosowania (FCShip, Felicitas, METHAPU i MC-WAP).
- (5) Proponowane odstępstwo sprzyja innowacjom i wykorzystaniu nowych technologii w żegludze śródlądowej dzięki pilotażowemu zastosowaniu technologii ogniw paliwowych w statkach żegluga śródlądowej.
- (6) Takie testy są częścią procesu rozwoju technologii i są jedyną możliwą drogą do przejścia do etapu produkcji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118.

⁽²⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29.

- (7) Specyfikacje techniczne dla statków żeglugi śródlądowej zostały określone w europejskiej normie ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (norma ES-TRIN) ⁽³⁾, ustanowionej przez CESNI. Obecnie stosowana norma ES-TRIN 2017/1 nie zawiera przepisów dotyczących stosowania metanolu jako paliwa dla statków żeglugi śródlądowej.
- (8) W przypadku braku przepisów regulujących stosowanie metanolu jako paliwa dla statków żeglugi śródlądowej, należy zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa proponowanego stosowania metanolu jako paliwa.
- (9) Władze Niemiec wyjaśniły, że odpowiedni poziom bezpieczeństwa można osiągnąć za pomocą środków określonych w załączniku do niniejszej decyzji.
- (10) Środki te opracowano z uwzględnieniem obecnych przepisów rozdziału 30 ES-TRIN (przepisy szczególne mające zastosowanie do jednostek wyposażonych w napęd lub systemy pomocnicze działające na paliwo o temperaturze zapłonu 55 °C lub niższej) oraz załącznika 8 do normy ES-TRIN (przepisy dodatkowe mające zastosowanie do jednostek wyposażonych w układy napędowe lub pomocnicze, o temperaturze zapłonu 55 °C lub niższej).
- (11) Komisja oceniła wykorzystanie technologii ogniw paliwowych z metanolem jako paliwa dla statków pasażerskich i sprawdziła czy poziom bezpieczeństwa proponowanego odstępstwa jest odpowiedni w oparciu o badanie techniczne przeprowadzone przez grupę roboczą ds. wymogów technicznych Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludzie Śródlądowej (CESNI). Wyniki tego badania technicznego przedstawiono w projektach zaleceń CESNI nr 3/2017 i nr 4/2017 z dnia 28 września 2019 r.
- (12) W ocenie ryzyka załączonej do projektów zaleceń określono i oceniono potencjalne zagrożenia wynikające z wykorzystania metanolu jako paliwa i eksploatacji systemu ogniw paliwowych na pokładzie statku pasażerskiego, uwzględniając istniejące środki ochronne. W wyniku oceny ryzyka stwierdzono, że eksploatację, bunkrowanie i konserwację systemu można bezpiecznie przeprowadzać z uwzględnieniem planowanych środków i procedur określonych w projekcie zaleceń.
- (13) Na podstawie wyników badania technicznego przeprowadzonego przez grupę roboczą ds. wymogów technicznych CESNI Komisja uważa, że o ile spełnione są warunki określone w projekcie zaleceń grupy roboczej ds. wymogów technicznych CESNI zapewniony jest odpowiedni poziom bezpieczeństwa. W celu zapewnienia jasności i pewności prawa warunki te należy określić w załączniku do niniejszej decyzji.
- (14) Odstępstwo dotyczy wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej do celów prób obejmujących nowe specyfikacje techniczne stanowiące odstępstwo od przepisów załącznika 8 do normy ES-TRIN 2017/1, i jest przyznawane na czas ograniczony, tj. do dnia 1 października 2022 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niemcy mogą zastosować odstępstwo od wymagań technicznych określonych w załączniku 8 do normy ES-TRIN 2017/1, zgodnie z warunkami określonymi w załączniku do niniejszej decyzji ⁽⁴⁾, w odniesieniu do następujących statków pasażerskich:

- Innogy, z niepowtarzalnym europejskim numerem identyfikacyjnym statku 04804940,
- Alsterwasser, z niepowtarzalnym europejskim numerem identyfikacyjnym statku 04807190.

Artykuł 2

Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 1 października 2022 r.

⁽³⁾ Europejska norma ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej <http://cesni.eu/en/documents/es-trin-2017/>

⁽⁴⁾ Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, wraz z załącznikami, jest dostępny na stronie: https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/vessels_en.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 lipca 2020 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji
