



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. május 24.
(OR. en)

9113/18

**Intézményközi referenciaszám:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. május 23.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2018) 314 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS AJÁNLÁSA a 24 méternél rövidebb személyhajókra vonatkozó biztonsági célkitűzésekről és funkcionális követelményekről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2018) 314 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2018) 314 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.23.
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS AJÁNLÁSA

**a 24 méternél rövidebb személyhajókra vonatkozó biztonsági célkitűzésekről és
funkcionális követelményekről**

{SWD(2018) 238 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

2017. december 20-án hatályba léptek a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításai¹, amelyek 2019. december 21-i hatállyal kizárják az irányelv hatálya alól a kis méretű (24 méternél rövidebb) személyhajókat. Ezekre a módosításokra a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálatának – amelyet a Célravezető és hatásos szabályozás program keretében végeztek – ajánlásai nyomán került sor².

A 2009/45/EK irányelv révén Unió-szerte egyformán magas biztonsági szint alakult ki, és komoly belső piaci előnyök valósultak meg. Ugyanakkor a kis méretű hajók (24 méternél rövidebb) tekintetében nem járt ilyen eredményekkel, mivel ezek esetében több kulcsfontosságú biztonsági szempont harmonizációjára nem került sor (ez rávilágít arra, hogy a jelenlegi előíró követelmények egységes alkalmazása problémás az Unióban használt sokféle kis méretű hajóra és azok különböző üzemeltetési körülményeire). Egyértelművé vált továbbá, hogy az ilyen hajók által nyújtott szolgáltatások sokfélesége számos tervezési és technikai megoldást eredményez. Ez rendkívüli módon megnehezítette a közös részletes szabályok meghatározását, és másféle szabályozási megközelítést tett szükségessé.

Emellett az összesen mintegy 1950 kis méretű hajó közül csak kb. 60 kis méretű acél hajó rendelkezik a 2009/45/EK irányelv szerinti bizonyítvánnyal. Ennek oka, hogy a jelenleg üzemben lévő kis méretű hajók túlnyomó többsége az acéltól eltérő anyagokból épült (kb. 1000 fából épült hajó, kb. 590 kompozit anyagból épült hajó és kb. 170 alumíniumból épült hajó). Az ilyen típusú hajókra vonatkozóan jelenleg sem uniós, sem nemzetközi szinten nincsenek meghatározva közös követelmények vagy biztonsági referenciaértékek. A biztonság szabályozás terén minden tagállam más megközelítést alkalmaz, ez pedig eltérő intézkedéseket, megközelítéseket és értelmezéseket eredményez, ami a hajóépítés tekintetében kihívás elé állítja a szélesebb belső piacot.

A harmonizált biztonsági követelmények hiánya nagy kihívást jelent, különösen a kisebb európai hajótulajdonosok számára, akik a használt kis méretű személyhajók piacára támaszkodnak (a 2009/45/EK irányelv hatálya alá tartozó személyhajókat birtokoló kb. 360 hajótulajdonos 72 %-a csak egy belföldi személyhajóval rendelkezik). Ha egy hajó nem rendelkezik az irányelv szerinti bizonyítvánnyal, akkor elvben a kölcsönös elismerés gyakorlatát alkalmazzák. Gyakorlatban azonban minden hajó szinte prototípusnak tekinthető, mivel a jövőbeli tulajdonos által meghatározott műszaki leírásnak megfelelően egy adott célra építik őket. Következésképpen lobogóváltás esetén szükség van a hajó módosítására és ismételt engedélyeztetésére – ez pedig további költségekkel jár.

Az e dokumentumot kísérő szolgálati munkadokumentumban bemutatott baleseti statisztikák adatai 2011 óta semmilyen közvetlen biztonsági problémáról nem árulkodnak. Az irányelv hatályán kívül eső kis méretű belföldi személyhajókra vonatkozóan 2011 és 2017 között 555 balesetet rögzítettek az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformján (EMCIP), amelyek 165 személyi sérüléssel és 11 halálessel jártak. Ez azt jelenti, hogy minden 100 balesetre kb. 2 halálesset és minden 3 balesetre 1 személyi sérülés jut.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2108 irányelve (2017. november 15.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról (HL L 315., 2017.11.30., 40–51. o.).

² COM(2015) 508.

Mindazonáltal bizonyos követelmények egyes tagállamokban tapasztalható hiánya (pl. a kis méretű hajók térbeosztására vonatkozóan) vagy pl. a tűzszigeteléssel kapcsolatos eltérő követelmények az elért biztonsági szint (amelyet a helyi és geofizikai körülményekhez, mint a navigációs korlátozásokhoz igazított kiegészítő intézkedések határoznak meg) további mérlegelését teszi szükségessé.

A 24 méternél rövidebb kis méretű személyhajókkal kapcsolatban javasolt biztonsági célkitűzések és működési követelmények az ilyen hajók biztonságára vonatkozó elvekre tett ajánlások, amelyek – minden tagállam általi alkalmazásuk és továbbfejlesztésük esetén – az uniós vizeken belföldi utakat bonyolító kis méretű személyhajók biztonságára vonatkozó egységesebb megközelítést tennének lehetővé.

Ez az új, az előíró követelmények helyett a teljesítményre alapuló megközelítés bizonyos fokú szabadságot biztosítana a helyi körülményekhez való hozzáigazítás és az innovatív hajószerkezetek elősegítésének tekintetében. Emellett jobban figyelembe veszi a kis méretű személyhajók szerkezeteinek, anyagainak és működésének sokféleségét, ezek pedig olyan jellemzők, amelyek érzékenyebbek a helyi üzemeltetési körülményekre.

A javaslat ezért felhívást kíván intézni a tagállamok felé a kis méretű személyhajókra vonatkozóan javasolt teljesítményalapú biztonsági megközelítés alkalmazására.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javaslat teljes mértékben összhangban van az (EU) 2017/2108 irányelvvel, különösen annak (8) preambulumbekkezdésével, amelyben a társjogalkotók a kis méretű személyhajókra vonatkozó iránymutatások mielőbbi elfogadására kérték fel a Bizottságot, hogy a tagállamok figyelembe tudják venni ezeket a saját nemzeti biztonsági előírásaik meghatározása során. Ezeknek az iránymutatásoknak a kidolgozásakor adott esetben figyelembe kell venni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által megkötött nemzetközi megállapodásokat és egyezményeket is, és el kell kerülni a hatályos nemzetközi szabályokon túlmutató követelmények bevezetését. A cél az uniós vizeken belföldi utakat bonyolító kis méretű személyhajók biztonságára vonatkozó egységesebb megközelítés lehetővé tétele.

A javaslat teljes mértékben összhangban van a REFIT célravezetőségi vizsgálat arra vonatkozó ajánásaival, hogy a célkitűzés alapú szabványos keretrendszer részeként funkcionális követelményekre alapuló iránymutatást vagy előírásokat dolgozzanak ki a kis méretű hajókra vonatkozóan. Az ajánlás elsősorban az IMO keretében nemzetközi szinten szerzett tapasztalatokra és tanulságokra épít.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat összhangban áll a Bizottság minőségi jogalkotási programjával, mivel biztosítja, hogy az uniós fellépés szükséges, hozzáadott értéket teremt és lépést tart a változó politikai, társadalmi és technológiai fejleményekkel. Összhangban áll továbbá a 2018-as tengeri szállítási stratégia³ célkitűzéseivel, mivel többek között minőségi kompszolgáltatásokat biztosít az Unión belüli rendszeres személyszállításban.

³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra (COM(2009) 0008).

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A javaslat az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 292. cikkére – amelynek értelmében a Tanács ajánlásokat fogad el és a Bizottság javaslata alapján jár el –, valamint az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdésére – amely a tengeri közlekedésre vonatkozó intézkedéseket tartalmaz – alapul.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

E kezdeményezés célja a hajók nemzeti nyilvántartások közötti átvitelének megkönnyítése, valamint az egyenlő feltételekkel folyó verseny lehetővé tétele a biztonsági szint veszélyeztetése nélkül. Emellett az uniós vizeken belföldi utakat bonyolító kis méretű személyhajókra vonatkozó közös uniós biztonsági szintre tesz javaslatot. E célkitűzések egyike sem érhető el tagállami szintű egyoldalú fellépések révén.

• Arányosság

A javaslat a kis méretű személyhajók biztonsági szintjére vonatkozó nem kötelező erejű referenciaértéket határoz meg a tagállamok számára, amely – amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy a közös biztonsági célkitűzésekhez és funkcionális követelményekhez tartják magukat – egyértelműen jelezne a belső piac potenciálját, és alapul szolgálna a további építkezéshez. A REFIT célravezetőségi vizsgálat a kis méretű személyhajók teljesítményalapú normakeretét javasolta az egyetlen arányos és uniós hozzáadott értéket teremtő szabályozási megközelítésként. Ez a megközelítés bizonyos fokú szabadságot biztosít a helyi körülményekhez való hozzáigazításra, valamint elősegíti az innovatív hajószerkezeteket.

• A jogi aktus típusának megválasztása

A javasolt megközelítés újszerűségének fényében az uniós tagállamok általi alkalmazás alapvető fontosságú a sikeréhez. Következésképpen a javasolt biztonsági célkitűzések és funkcionális követelmények ihletforrásként és iránymutatásként vannak a tagállamok elé terjesztve. Ez a kezdeményezés tanácsi ajánlásra vonatkozó bizottsági javaslat formáját ölti, hogy egy nem kötelező erejű eszköz révén a javasolt megközelítés Tanács általi felkarolását kérje.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

• A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata

Ez a kezdeményezés a Bizottság Célravezető és hatásos szabályozás (REFIT) programjának keretében végzett célravezetőségi vizsgálat ajánlásaira támaszkodik. A célravezetőségi vizsgálat során kiderült, hogy a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok legfontosabb, az utasbiztonsággal és a belső piaccal összefüggő célkitűzései továbbra is kiemelt jelentőséggel bírnak. Emellett azonban több olyan jelentős kérdést is azonosított, többek között annak lehetőségét, hogy az uniós szabályozás hatálya alá jelenleg nem tartozó, nem acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült hajókra harmonizált előírásokat dolgozzanak ki. A célravezetőségi vizsgálat eredményeit és az ezek nyomán meghozott intézkedéseket a Bizottság jelentése ismerteti.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A kis méretű személyhajókra vonatkozóan javasolt biztonsági célkitűzések és funkcionális követelmények (a kis méretű személyhajókra vonatkozó útmutató)⁴ kidolgozására nemzeti szakértők és érdekelt szervezetek bevonásával került sor a személyhajók biztonságával foglalkozó szakértői csoport keretében, amelyet e célból az érdekelt felek megfigyelőivel bővítettek ki. A műszaki munkát az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség koordinálta, amely a személyhajók biztonságával foglalkozó szakértői csoport rendszeres találkozóival mellett 2017. november 13-án egy speciális munkaértekezletet szervezett meg, valamint gondoskodott az e célból felállított kapcsolattartó csoport koordinálásáról.

Bár az illetékes nemzeti hatóságok és az érdekelt szervezetek szakértőinek túlnyomó többsége támogatta a kezdeményezést, bizonyos kérdések merültek fel a kezdeményezés szükségességét és az általa képviselt hozzáadott értéket illetően. Ezeknek a kérdéseknek az áttekintését és a beérkező visszajelzéseket a jelen dokumentumot kísérő szolgálati munkadokumentum tartalmazza.

Emellett 2017 júliusa és novembere között online konzultációra került sor⁵. Ez a konzultáció a 24 méternél rövidebb személyhajók építésében és forgalmazásában részt vevő gazdasági szereplőket, mint a hajógyárakat, tervezőket, tulajdonosokat és üzemeltetőket célozta. A konzultációban minden más olyan érdekelt fél is részt vehetett, aki érintettnek érezte magát. Ennek a konzultációnak az volt a célja, hogy összegyűjtse különösen a kis és nagyon kis gazdasági szereplők véleményét arról, hogy a kis méretű személyhajókra vonatkozó közös uniós szabályok milyen mértékben könnyítenék meg a kis méretű személyhajók belső piacának működését. A konzultáció célja volt továbbá, hogy erre vonatkozóan nem hivatalos információkat gyűjtsön. Kiegészítette az állami hatóságokkal és az érdekelt felekkel folytatott előzőekben említett konzultációt, ami a biztonsági célkitűzések és a funkcionális követelmények technikai fejlődésére összpontosított.

Általánosságban az eredmények azt mutatták, hogy a gazdasági szereplők (valamint a válaszukat vagy álláspontjukat továbbító néhány nemzeti hatóság) határozottan támogatják a kezdeményezést, és meglátásukban a kis méretű személyhajókra vonatkozó közös uniós biztonsági szabályok nagyon pozitív vagy pozitív hatást fejtenének ki az ilyen hajók belső piacának létrehozására és működésének megkönnyítésére, a verseny növelésére és esetleg a piaci innovációra is. Általános észrevételeikben a válaszadók hangsúlyozták, hogy a közös uniós szabályoknak a meglévő gyakorlatokon kell alapulniuk, valamint elég rugalmasnak kell lenniük ahhoz, hogy lehetővé tegyék a helyi üzemeltetési körülmények és szakértelem megfelelő figyelembe vételét.

Tekintettel a javasolt megközelítés újszerűségére, a közös uniós szabályok elfogadását túl korainak tartották. A kis méretű személyhajókra vonatkozó teljesítményalapú közös biztonsági keret továbbfejlesztéséhez a tagállamokkal és az érdekelt felekkel közösen szükség van annak azonosítására és értékelésére, hogy ez miképp lenne kivitelezhető uniós szinten, illetve milyen hatásokkal járna.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A flottára és a balesetekre vonatkozó adatok tekintetében a kezdeményezés a REFIT célravezetőségi vizsgálat során gyűjtött és a 2015. október 16-án elfogadott „Íránykorrekció: A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálata” című

⁴ Kezdetben a „Kishajó törvény” munkanév alatt futott.

⁵ Konzultációs weboldal: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

bizottsági szolgálati munkadokumentumban⁶ szereplő adatokra támaszkodik. A célravezetőségi vizsgálat alátámasztása céljából végzett külső tanulmány megállapításait szintén felhasználták⁷, csakúgy mint az e kérdésben végzett előzetes munkák eredményeit. Az eljárás keretében az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) biztosította a kulcsfontosságú technikai segítségnyújtást, többek között a hajókra vonatkozó leglényegesebb meglévő gyakorlatok áttekintését.

- **Hatásvizsgálat**

A javaslat nem határoz meg egyetlen konkrét biztonsági előírást vagy eljárást sem, ezért várhatóan nincs semmilyen jelentős közvetlen hatással az előzetesen értékelhető szakpolitikai alternatívákra. Az ajánlott biztonsági célkitűzések és funkcionális követelmények kidolgozására a meglévő gyakorlatok alapján, illetve a tagállami szakértőkkel és érdekelt szervezetekkel közösen került sor. Ebben a szakaszban ezeket a célkitűzéseket és követelményeket ihletforrásként és iránymutatásként terjesztik a tagállamok elé, annak bizonyítása érdekében, hogy a személyhajók biztonságával kapcsolatos egységesebb megközelítés megvalósítható. A cél semmiképp nem ezek kötelező alkalmazásának előírása.

A javaslatot egy bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri, amely bemutatja a meglévő lényeges gyakorlatokat, és ismerteti az érdekelt felek hozzájárulásait. Amennyiben a jövőben a Bizottság úgy dönt, hogy ennek a kezdeményezésnek a folytatásaként konkrét biztonsági előírásokat vagy eljárásokat dolgoz ki, akkor hatásvizsgálat elvégzésére fog sor kerülni.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Ez a kezdeményezés az úgynevezett teljesítményalapú normakeretre alapul, amelyet a REFIT célravezetőségi vizsgálat során az egyetlen olyan szabályozási megközelítésként azonosítottak, amely arányos lenne és uniós hozzáadott értéket teremtene. Amennyiben a tagállamok úgy döntenének, hogy az ilyen hajótípusokra vonatkozó uniós szintű közös biztonsági célkitűzésekhez és funkcionális követelményekhez tartják magukat, az egyértelműen jelezné a belső piac potenciálját, amely alapul szolgálna a további építkezéshez.

Tekintettel arra, hogy ebben a szakaszban ennek a kezdeményezésnek nem célja semmilyen konkrét biztonsági előírás vagy eljárás meghatározása, valamint figyelembe véve, hogy ezek alkalmazásáról teljes mértékben a tagállamok fognak dönteni, a kezdeményezés várhatóan nem jár azonnal számszerűsíthető megtakarításokkal vagy előnyökkel. Ezek a hatások a kezdeményezés sikeres alkalmazása és továbbfejlesztése esetében lesznek számszerűsíthetőek.

- **Alapjogok**

A javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

⁶ SWD(2015)197.

⁷ Tractebel, 2015. A célravezetőségi vizsgálatot alátámasztó tanulmány – A személyhajók biztonságára vonatkozó jogszabályok értékelése (az EU-könyvesboltban kiadva: <https://publications.europa.eu/hu/web/general-publications/publications>)

5. EGYÉB ELEMEEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Nincsenek előírva jelentéstételi szabályok.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Ehhez a kezdeményezéstípushoz nincs szükség magyarázó dokumentumokra.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Tekintettel a javasolt biztonsági célkitűzések és funkcionális követelmények (a kis méretű személyhajókra vonatkozó útmutató) hatályára, a cél a 24 méternél rövidebb minden kis méretű személyhajó lefedése, az építéshez használt anyagtól függetlenül. A kis méretű személyhajókra vonatkozó útmutató számára a meglévő teljesítményalapú szabályozási megközelítések szolgáltak alapul, és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által kidolgozott célirányos előírás-modell első két lépcsőjének, illetve az alkalmazás során gyűjtött tapasztalatoknak felel meg.

A kis méretű személyhajókra vonatkozó javasolt útmutató felépítése a meglévő tengerhajózási egyezmények és szabályzatok biztonsági kategóriáit és alkategóriáit követi: biztonsági kategória (fejezet) és biztonsági alkategória (rendelet), beleértve az a) funkcionális követelményt; b) kezelt kockázatot; valamint c) teljesítménykövetelményt.

A tapasztalat azt mutatja, hogy viszonylag kevés hozzáadott értéket teremt, ha minden egyes funkcionális követelményhez külön célkitűzés-réteget határoznak meg. Ennek megfelelően a kis méretű személyhajókra vonatkozó útmutatóban a célkitűzéseket és a funkcionális követelményeket összevonták. Mindazonáltal, a szakértői visszajelzések alapján kidolgoztak néhány általános célkitűzést, amelyek a teljes útmutatóra érvényesek (nem csak az egyes követelményekre).

A funkcionális követelményeket a nemzetközi és nemzeti szinten meglévő forrásokból és tapasztalatokból, többek között az 1974-es SOLAS-egyezményből, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet folyamatban lévő munkájából, a svéd nemzeti jogszabályokból és az ANEP 77 szabályokból vonták ki, illetve ezek szolgáltak az ilyen követelmények kidolgozásának ihletforrásaként. Azokban az esetekben, amikor rendelkezésre álltak, ugyanezeket a forrásokat használták fel a kezelt kockázatok és a kapcsolódó teljesítménykövetelmények meghatározásához. A funkcionális követelmények megfogalmazását a szakértőkkel közösen finomították, az e dokumentumot kísérő szolgálati munkadokumentumban leírtak szerint. Eltérő nézőpontok esetén a szakértők többsége által támogatott megoldásra esett a választás.

Végül az egyértelműség biztosítása és az innováció akadályozásának elkerülése érdekében a kis méretű hajókra vonatkozó útmutató megszövegezésekor kiemelt figyelmet fordítottak a minőségre vonatkozó megfogalmazások és a sajátos technikai megoldások előírásának mellőzésére.

Javaslat

A TANÁCS AJÁNLÁSA

a 24 méternél rövidebb személyhajókra vonatkozó biztonsági célkitűzésekről és funkcionális követelményekről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 292. cikkére és 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálatának⁸ – amelyet a Célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében végeztek – ajánlásai alapján az Európai Parlament és a Tanács 2017. november 15-én elfogadott (EU) 2017/2108 irányelve⁹ kizárta az acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült, 24 méternél rövidebb személyhajókat (a továbbiakban: kis méretű személyhajók) a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁰ hatálya alól. Ez a módosítás 2019. december 21-től lesz alkalmazandó.
- (2) A célravezetőségi vizsgálat rávilágított, hogy a 2009/45/EK irányelv előíró követelményei, amelyek alapjául az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974-es nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: az 1974-es SOLAS-egyezmény) szolgált, nehezen alkalmazhatók a kis méretű személyhajók esetében. Mivel a 2009/45/EK irányelv nem tartalmaz kifejezetten a 24 méternél rövidebb hajókra vonatkozó biztonsági szempontokat és megfelelő előírásokat, ezeket a hajókat kizárták az említett irányelv hatálya alól.
- (3) A kis méretű személyhajókat főképp acéltól eltérő anyagból készítik, következésképpen ennek a flottának a jelentős része már a nemzeti jogszabályok szerinti bizonyítványt szerzett. A tagállamok eltérő megközelítést alkalmaznak a kis méretű személyhajók biztonságának szabályozásakor, ami eltérő biztonsági szabályokat és előírásokat eredményez. Ezek az eltérések komoly kihívást jelentenek különösen a kisebb uniós hajótulajdonosok számára, akik a használt kis méretű személyhajók piacára támaszkodnak. Ezt a nyilvános konzultáció eredményei is megerősítették, amelynek keretében a válaszadók többsége mikro- és kisvállalkozás volt. A konzultáció rávilágított, hogy a kis méretű személyhajók egységesebb megközelítése pozitív hatással lehetne a belső piac működésére ezen a területen.

⁸ COM(2015) 508.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2108 irányelve (2017. november 15.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról (HL L 315., 2017.11.30., 40. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

- (4) Az Európai Parlament és a Tanács 94/25/EK irányelve¹¹ létrehozta a kedvezési célú vízi járművek belső piacát azáltal, hogy minden tagállamban harmonizálta a kedvezési célú vízi járművek biztonsági jellemzőit, ezáltal pedig megszüntette az ilyen hajók tagállamok közötti kereskedése előtt álló akadályokat. Ez nem mondható el a kis méretű személyhajók esetében.
- (5) A célravezetőségi vizsgálat a teljesítménynorma keretét ajánlotta az egyetlen arányos és uniós szint hozzáadott értéket teremtő megközelítésként. Egy ilyen megközelítés szükség esetén bizonyos fokú szabadságot biztosítana a helyi körülményekhez való hozzáigazításra, valamint elősegítené az innovatív hajószerkezeteket, feltéve hogy igazolható a megkövetelt biztonsági szint elérése. Az előíró szabályozási kerettel összehasonlításban jobban figyelembe venné a kis méretű személyhajók szerkezeteinek, anyagainak és működésének sokféleségét, valamint azt a tényt, hogy a tagállamok jobban meg tudják ítélni, hogy az említett hajók esetében melyek a hajózást a part vagy kikötő távolsága, valamint az időjárási körülmények tekintetében helyi szinten befolyásoló tényezők.
- (6) Az ezen ajánláshoz mellékelt biztonsági célkitűzések és funkcionális követelmények egy ilyen teljesítménynorma keretre, illetve a nemzetközi, uniós és nemzeti szinten szerzett tapasztalatokra alapulnak. Kidolgozásukra a tagállami szakértőkkel és érdekelt felekkel közösen került sor, és – minden tagállam általi alkalmazásuk és továbbfejlesztésük esetén – referenciakeretet biztosítanak az uniós vizeken belföldön közlekedő ilyen hajók utasai számára. Emellett megkönnyítenék az uniós gyártók és üzemeltetők hozzáférését a kiterjedtebb uniós piachoz.
- (7) Ez az ajánlás olyan biztonsági célkitűzéseket és funkcionális követelményeket tartalmaz, amelyek jobban hozzá vannak igazítva a kis méretű személyhajókhoz. Ezért fel kell kérni a tagállamokat, hogy a kis méretű személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályok egységesebb megközelítésének elérése érdekében tartsák magukat az ehhez az ajánláshoz mellékelt biztonsági célkitűzésekhez és funkcionális követelményekhez.

ELFOGADTA EZT AZ AJÁNLÁST:1. A tagállamok felkérést kapnak, hogy tegyék lehetővé a biztonsági szabályok egységesebb megközelítését azoknak az uniós vizeken belüli belföldi utakat bonyolító, 24 méternél rövidebb személyhajóknak (a továbbiakban: kis méretű személyhajók) az esetében, amelyek nem minősülnek a 2013/53/EU irányelv 3. cikkének 2. pontjában meghatározott kedvezési célú vízi járműnek, illetve nem esnek az (EU) 2017/2108 irányelv által módosított és 2019. december 21-től alkalmazandó 2009/45/EK irányelv 3. cikke (1) bekezdésének hatálya alá.

2. Ennek érdekében ajánlott, hogy a tagállamok 2019. december 21-től:

- a) adott esetben tartsák magukat a kis méretű személyhajókra vonatkozó azon biztonsági célkitűzésekhez és funkcionális követelményekhez, amelyeket a melléklet tartalmaz;
- b) a teljesítményalapú kereten belül támogassák az a) pontban említett célkitűzések és követelmények továbbfejlesztését, többek között az ilyen célkitűzések és

¹¹ Amelyet a kedvezési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló 2013/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezett és helyettesített (HL L 354., 2013.12.28., 90. o.).

követelmények ellenőrzésére és végrehajtására szolgáló alternatív megoldások azonosítását és értékelését;

- c) ösztönözzék az érdekelt felek részvételét ezekben az eljárásokban.
- 3. Ez az ajánlás nem sérti a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy az 1. pontban említett kis méretű személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokat határozzanak meg.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
elnök*