

V Bruseli 24. mája 2018
(OR. en)

9113/18

**Medziinštitucionálny spis:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	23. mája 2018
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2018) 314 final
Predmet:	Návrh ODPORÚČANIA RADY o bezpečnostných cieľoch a funkčných požiadavkách pre osobné lode kratšie ako 24 metrov

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2018) 314 final.

Príloha: COM(2018) 314 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 23. 5. 2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Návrh

ODPORÚČANIE RADY

o bezpečnostných cieľoch a funkčných požiadavkách pre osobné lode kratšie ako 24 metrov

{SWD(2018) 238 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Dňa 20. decembra 2017 nadobudli účinnosť zmeny smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES¹, ktorými sa vylučujú malé osobné lode (t. j. lode kratšie ako 24 metrov) z rozsahu jej pôsobnosti s účinkom od 21. decembra 2019. Stalo sa tak v dôsledku odporúčaní vyplývajúcich z kontroly vhodnosti v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) týkajúcej sa právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí².

Smernica 2009/45/ES priniesla spoločnú vysokú úroveň bezpečnosti v celej EÚ a dôležité výhody pre vnútorný trh. Nedokázala to však dosiahnuť v prípade malých lodí (kratších ako 24 metrov), pri ktorých nebolo harmonizovaných niekoľko kľúčových bezpečnostných aspektov (čo odráža problém spoločne uplatňovať súčasné predpisujúce normy na širokú škálu malých lodí a na podmienky, za ktorých fungujú v celej EÚ). Takisto sa ukázalo, že široká škála služieb, pre ktoré sú tieto plavidlá určené, vyústila do veľmi širokého spektra projektov lodí a technických riešení. V dôsledku toho bolo určenie spoločného súboru podrobných pravidiel mimoriadne náročné a vyžadovalo si odlišný regulačný prístup.

Okrem toho len zhruba 60 malých oceľových lodí z celkového počtu približne 1 950 malých lodí bolo certifikovaných podľa smernice 2009/45/ES. Dôvodom je, že prevažná väčšina malých lodí je v súčasnosti postavená z iných materiálov ako ocele (z dreva približne 1 000 lodí, z kompozitného materiálu približne 590 lodí a z hliníka približne 170 lodí). Pre takéto lode v súčasnosti neexistujú žiadne spoločné normy ani bezpečnostné kritérium, a to ani na úrovni EÚ, ani na medzinárodnej úrovni. Každý členský štát má odlišný prístup k regulácii svojej bezpečnosti vedúci k rozdielom v opatreniach, prístupoch a výkladoch, v dôsledku čoho je stavba lodí výzvou pre vnútorný trh ako celok.

Absencia harmonizovaných bezpečnostných noriem predstavuje dôležitú výzvu najmä pre menších európskych vlastníkov lodí, ktorí sa spoliehajú na trh s použitými malými osobnými loďami (72 % z približne 360 vlastníkov lodí s osobnými loďami, na ktoré sa vzťahuje smernica 2009/45/ES, má len jednu vnútroštátnu osobnú loď). V prípade, že loď nie je certifikovaná podľa smernice, v zásade by sa malo uplatňovať vzájomné uznávanie. V praxi je však každá loď takmer prototypom, t. j. je postavená na konkrétny účel podľa technických špecifikácií určených jej budúcim vlastníkom. V prípade zmeny vlajky musí byť preto loď upravená a opätovne certifikovaná, s čím sú spojené dodatočné náklady.

Pokiaľ ide o štatistiku týkajúcu sa nehôd uvedenú v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie, z údajov od roku 2011 nevyplývalo žiadne bezprostredné bezpečnostné riziko. V prípade malých vnútroštátnych osobných lodí mimo rozsahu pôsobnosti smernice bolo v rokoch 2011 až 2017 v Európskej informačnej platforme o námorných nehodách zaznamenaných 555 nehôd so 165 zranenými osobami a 11 úmrtiami. To znamená približne 2 úmrtia na každých 100 nehôd a 1 zranenú osobu na každé 3 nehody.

Absencia určitých požiadaviek v niektorých členských štátoch (napr. na rozdelenie malých lodí) alebo rôznorodosť požiadaviek týkajúcich sa napr. protipožiarnej izolácie však vytvára potrebu ďalšieho posúdenia dosiahnutej úrovne bezpečnosti (stanovenej dodatočnými

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2108 z 15. novembra 2017, ktorou sa mení smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 40 – 51).

² COM(2015) 508.

opatreniami prispôsobenými miestnym a geofyzikálnym podmienkam, ako sú napríklad plavebné obmedzenia).

V rámci navrhovaných bezpečnostných cieľov a funkčných požiadaviek pre malé osobné lode kratšie ako 24 metrov sa stanovujú odporúčané zásady pre bezpečnosť týchto plavidiel, ktoré by pripravili pôdu pre jednotnejší prístup k bezpečnosti pre malé osobné lode vykonávajúce vnútroštátnu plavbu vo vodách EÚ, ak by tieto zásady členské štáty prijali a ďalej rozvíjali.

Tento nový prístup založený na výkonnosti, a nie na predpísaných požiadavkách, by ponechal určitý stupeň voľnosti s cieľom prispôbiť sa v prípade potreby miestnym okolnostiam a podporoval by inovatívne projekty lodí. Takisto lepšie odráža širokú škálu projektov, materiálov a prevádzky malých osobných lodí, ktoré sú citlivejšie na miestne prevádzkové podmienky.

V návrhu sa preto členské štáty vyzývajú, aby prijali odporúčaný prístup k bezpečnosti založený na výkonnosti pre malé osobné lode.

- **Súlad s existujúcimi politickými ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Návrh je v úplnom súlade so smernicou (EÚ) 2017/2108, najmä s jej odôvodnením 8, v ktorom spoluzákonodarcovia vyzvali Komisiu, aby čo najskôr prijala usmernenia pre malé osobné lode, aby ich členské štáty mohli zohľadniť pri určovaní svojich vlastných vnútroštátnych bezpečnostných noriem. V takýchto usmerneniach by sa mali podľa potreby zohľadniť všetky medzinárodné dohody a dohovory uzatvorené Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) a nemali by sa nimi zaviesť dodatočné požiadavky presahujúce rámec existujúcich medzinárodných pravidiel. Cieľom je pripraviť pôdu pre jednotnejší prístup, pokiaľ ide o bezpečnosť malých osobných lodí vykonávajúcich vnútroštátnu plavbu vo vodách EÚ.

Návrh je v úplnom súlade s odporúčaniami kontroly vhodnosti REFIT týkajúcimi sa vypracovania usmernení alebo noriem pre malé plavidlá založených na funkčných požiadavkách ako súčasť rámca noriem založených na cieľoch. Odporúčanie vychádza hlavne zo skúseností a poučení získaných na medzinárodnej úrovni v rámci IMO.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrh plní program Komisie o lepšej právnej regulácii, keďže sa ním zabezpečuje, že opatrenie EÚ je potrebné, prináša pridanú hodnotu a drží krok s politickým, spoločenským a technickým vývojom. Takisto plní ciele stratégie v oblasti námornej dopravy z roku 2018³, okrem iného zabezpečením kvalitných trajektových služieb v pravidelnej osobnej doprave v rámci EÚ.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Návrh vychádza z článku 292 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), podľa ktorého Rada prijíma odporúčania a uznáva sa na návrh Komisie, v spojení s článkom 100 ods. 2 ZFEÚ, v ktorom sa predpokladajú opatrenia týkajúce sa námornej dopravy.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Cieľom tejto iniciatívy je uľahčiť prevod lodí medzi vnútroštátnymi registrami a umožniť, aby sa hospodárska súťaž uskutočňovala za rovnakých podmienok bez toho, aby sa znížila úroveň

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 (KOM/2009/0008).

bezpečnosti. Takisto sa ňou stanovuje odporúčaná spoločná úroveň bezpečnosti v EÚ pre malé osobné lode vykonávajúce vnútroštátnu plavbu vo vodách EÚ. Ani jeden z týchto cieľov by nebolo možné dosiahnuť jednostranným opatrením na úrovni členských štátov.

- **Proporcionalita**

Toto odporúčanie poskytuje členským štátom nezáväznú kritérium pre úroveň bezpečnosti malých osobných lodí, ktoré by v prípade, že by sa členské štáty rozhodli riadiť sa spoločnými bezpečnostnými cieľmi a funkčnými požiadavkami, vyslalo jasný signál o potenciáli vnútorného trhu a na ktorom by sa mohlo ďalej stavať. V rámci kontroly vhodnosti REFIT sa odporúča rámec noriem založených na výkonnosti pre malé osobné lode ako jediný regulačný prístup, ktorý by bol primeraný a vytvoril by pridanú hodnotu EÚ. Takýto prístup ponecháva určitý stupeň voľnosti s cieľom prispôbiť sa v prípade potreby miestnym okolnostiam a podporuje inovatívne projekty lodí.

- **Výber nástrojov**

Vzhľadom na originalitu navrhovaného prístupu je pre jeho úspech kľúčové, aby ho zaviedli členské štáty EÚ. Navrhované bezpečnostné ciele a funkčné požiadavky sa preto predkladajú členským štátom ako inšpirácia a návod. Táto iniciatíva má formu návrhu Komisie na odporúčanie Rady v rámci úsilia o získanie podpory Rady pre navrhovaný prístup ako nezáväzný nástroj.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Táto iniciatíva nadväzuje na odporúčania vyplývajúce z kontroly vhodnosti vykonanej v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) Komisie. Kontrola vhodnosti ukázala, že kľúčové ciele právnych predpisov EÚ o bezpečnosti osobných lodí, ktoré sa týkajú bezpečnosti cestujúcich a vnútorného trhu, zostávajú naďalej veľmi relevantné. Okrem toho sa však takisto určilo niekoľko zásadných otázok vrátane možnosti vypracovať harmonizované normy pre lode postavené z iných ako oceľových materiálov alebo z rovnocenných materiálov, na ktoré sa v súčasnosti nevzťahuje regulačný rámec EÚ. Výsledky kontroly vhodnosti a príslušné nadväzujúce opatrenia boli opísané v správe Komisie.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Navrhované bezpečnostné ciele a funkčné požiadavky pre malé osobné lode (Príručka pre malé osobné lode)⁴ boli vypracované v spolupráci s národnými expertmi a organizáciami zainteresovaných strán v rámci expertnej skupiny pre bezpečnosť osobných lodí (Passenger Ship Safety – PSS), ktorá bola na tento účel rozšírená o pozorovateľov z radov zainteresovaných strán. Technickú prácu koordinovala Európska námorná bezpečnostná agentúra, ktorá okrem pravidelných stretnutí expertnej skupiny PSS zorganizovala 13. novembra 2017 osobitný seminár a koordinovala korešpondenčnú skupinu zriadenú na tento účel.

Hoci prevažná väčšina expertov z príslušných vnútroštátnych orgánov a organizácií zainteresovaných strán podporila túto iniciatívu, bolo nastolených niekoľko otázok o potrebe tejto iniciatívy a o jej pridanej hodnote. Prehľad týchto otázok a odpovede na ne sú uvedené v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie.

⁴ Pôvodne vypracovaná pod pracovným názvom „Kódex pre malé plavidlá“.

Okrem toho sa od júla do novembra 2017 uskutočnila online konzultácia⁵. Táto konzultácia bola zameraná na hospodárske subjekty zapojené do výstavby osobných lodí kratších ako 24 metrov a do obchodovania s nimi. Medzi takéto hospodárske subjekty patria napríklad lodenice, projektanti, vlastníci a prevádzkovatelia takýchto lodí. Všetky ostatné zainteresované strany mohli prispieť k tejto konzultácii podľa toho, ako to považovali za vhodné. Táto konzultácia bola spustená s cieľom získať názory najmä malých a veľmi malých hospodárskych subjektov o rozsahu, v akom by mohli spoločné pravidlá EÚ pre malé osobné lode podporiť vnútorný trh s malými osobnými loďami. Konzultácia bola takisto zameraná na zhromaždenie neoficiálnych dôkazov na podporu vyššie uvedeného. Doplnila skôr uvedenú konzultáciu s vnútroštátnymi orgánmi a zainteresovanými stranami, ktorá bola zameraná na technický vývoj samotných bezpečnostných cieľov a funkčných požiadaviek.

Z výsledkov celkovo vyplynulo, že túto iniciatívu silno podporujú hospodárske subjekty (ako aj niekoľko správnych orgánov členských štátov, ktoré takisto predložili svoje odpovede alebo pozície) a že spoločné bezpečnostné pravidlá EÚ pre malé osobné lode sa považujú za pravidlá s veľmi pozitívnym alebo pozitívnym vplyvom na vytvorenie a podporu jednotného trhu s týmito plavidlami, na zvyšovanie hospodárskej súťaže a potenciálne aj na inovácie na trhu. Respondenti vo svojich všeobecných pripomienkach zdôraznili, že prípadné spoločné pravidlá EÚ by mali vychádzať z existujúcich postupov a mali by byť dostatočne pružné, aby bolo možné riadne zohľadniť miestne prevádzkové podmienky a odborné znalosti.

Vzhľadom na novosť odporúčaného prístupu sa prijatie spoločných pravidiel EÚ považovalo za predčasné. V rámci ďalšieho vývoja spoločného bezpečnostného rámca pre malé osobné lode založeného na výkonnosti by bolo potrebné spoločne s členskými štátmi a zainteresovanými stranami určiť a posúdiť spôsob, akým by sa to mohlo realizovať na úrovni EÚ, a vplyvy takéhoto spôsobu.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Pokiaľ ide o údaje o flotilách a nehodách, táto iniciatíva vychádza z údajov zhromaždených počas procesu kontroly vhodnosti REFIT a uvedených v pracovnom dokumente útvarov Komisie „Úprava kurzu: Kontrola vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí“, prijatom 16. októbra 2015⁶. Využili sa aj zistenia externej štúdie vykonanej na podporu kontroly vhodnosti⁷, ako aj výsledky predchádzajúcej práce na túto tému. Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) poskytla kľúčovú technickú podporu v tomto procese vrátane prehľadu najrelevantnejších existujúcich postupov pre tieto lode.

- **Posúdenie vplyvu**

V návrhu sa nevymedzujú žiadne konkrétne bezpečnostné normy ani postupy, a preto sa neočakáva, že bude mať výrazný priamy vplyv alebo politické alternatívy, ktoré by mohli byť posúdené ex ante. Odporúčané bezpečnostné ciele a funkčné požiadavky boli vyvinuté na základe existujúcich postupov a spoločne s expertmi členských štátov a organizáciami zainteresovaných strán. V tejto fáze sa predkladajú členským štátom ako inšpirácia a návod s cieľom ukázať, že jednotnejší prístup k bezpečnosti osobných lodí je uskutočniteľný. Ich cieľom v žiadnom prípade nie je ich povinné uplatňovanie.

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

⁶ SWD(2015) 197.

⁷ Tractebel, 2015. Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation (Podporná štúdia pre kontrolu vhodnosti – Hodnotenie právnych predpisov o bezpečnosti osobných lodí) (uverejnená na webovej stránke knihkupectva EU Bookshop: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>).

K návrhu je pripojený pracovný dokument útvarov Komisie, v ktorom sú opísané príslušné existujúce postupy a správy o príspevku zainteresovaných strán. Ak by sa Komisia v budúcnosti rozhodla nadviazať na túto iniciatívu vypracovaním konkrétnych bezpečnostných noriem alebo postupov, vykoná sa posúdenie vplyvu.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Táto iniciatíva vychádza z tzv. rámca noriem založených na výkonnosti, ktorý bol určený v rámci kontroly vhodnosti REFIT ako jediný regulačný prístup, ktorý by bol primeraný a ktorý by vytvoril pridanú hodnotu EÚ. Ak by sa členské štáty rozhodli postupovať v súlade s bezpečnostnými cieľmi a funkčnými požiadavkami pre tento typ lodí na úrovni EÚ, vyslalo by to jasný signál o potenciáli vnútorného trhu, na ktorom by sa dalo ďalej stavať.

Vzhľadom na to, že cieľom tejto iniciatívy v tejto fáze nie je vymedziť konkrétne bezpečnostné normy alebo postupy, a vzhľadom na to, že jej prijatie bude úplne ponechané na rozhodnutie členských štátov, neočakáva sa, že prinesie okamžité kvantifikovateľné úspory a prínosy. Takéto vplyvy by boli kvantifikované v prípade, že sa táto iniciatíva úspešne prijme a že sa bude ďalej rozvíjať.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiadne dôsledky pre ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány implementácie a opatrenia týkajúce sa monitorovania, hodnotenia a predkladania správ**

Neplánujú sa žiadne opatrenia týkajúce sa predkladania správ.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Pre tento typ iniciatívy sa nevyžadujú vysvetľujúce dokumenty.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Pokiaľ ide o rozsah navrhovaných bezpečnostných cieľov a funkčných požiadaviek (Príručka pre malé osobné lode), cieľom je zahrnúť všetky malé osobné lode kratšie ako 24 metrov bez ohľadu na materiál, z ktorého sú postavené. Príručka pre malé osobné lode vychádzala z existujúcich regulačných prístupov založených na výkonnosti a zodpovedá prvým dvom úrovniam modelu noriem založených na cieľoch Medzinárodnej námornej agentúry a skúsenostiam s jeho uplatňovaním.

Štruktúra navrhovanej príručky pre malé osobné lode sa riadi bezpečnostnými kategóriami a podkategóriami v existujúcich námorných dohovoroch a kódexoch, t. j. kategóriou bezpečnosti (kapitola) a podkategóriou bezpečnosti (predpis) vrátane a) funkčnej požiadavky; b) riešeného nebezpečenstva a c) výkonnostnej požiadavky.

Skúsenosti ukázali, že vymedzenie samostatnej úrovne cieľov pre každú konkrétnu funkčnú požiadavku má relatívne malú pridanú hodnotu. V príručke pre malé osobné lode boli preto ciele a funkčné požiadavky zlúčené. Napriek tomu a na základe spätnej väzby od expertov bolo navrhnutých niekoľko všeobecných cieľov pre príručku ako celok (a nie pre každú požiadavku).

Funkčné požiadavky boli získané z existujúcich zdrojov a skúseností na medzinárodnej aj vnútroštátnej úrovni alebo boli inšpirované týmito zdrojmi a skúsenosťami vrátane dohovoru SOLAS z roku 1974, priebežnej práce Medzinárodnej námornej organizácie, vnútroštátnych právnych predpisov Švédska, ako aj pravidiel kódexu ANEP 77. V relevantných prípadoch boli použité tie isté zdroje aj na stanovenie riešených nebezpečenstiev a zodpovedajúcich výkonnostných požiadaviek. Znenie funkčných požiadaviek bolo doladené spolu s expertmi, ako je podrobne opísané v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie. V prípade rozdielnych názorov sa ponechalo riešenie, ktoré podporila väčšina expertov.

Znenie príručky pre malé osobné lode bolo napokon starostlivo sformulované, aby sa v čo najväčšej možnej miere zabránilo kvalitatívnym vyjadreniam a konkrétnym technickým riešeniam s cieľom vyhnúť sa nejednoznačnosti a nebrániť inováciám.

Návrh

ODPORÚČANIE RADY

o bezpečnostných cieľoch a funkčných požiadavkách pre osobné lode kratšie ako 24 metrov

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292 a článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2108⁸, ktorá bola prijatá 15. novembra 2017, sa vylúčili osobné lode kratšie ako 24 metrov (ďalej len „malé osobné lode“) vyrobené z ocele alebo z rovnocenného materiálu z rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES⁹ v nadväznosti na odporúčania vyplývajúce z kontroly vhodnosti v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) týkajúcej sa právnych predpisov EÚ o bezpečnosti osobných lodí¹⁰. Táto zmena bude uplatniteľná od 21. decembra 2019.
- (2) Z kontroly vhodnosti vyplynulo, že predpisujúce požiadavky smernice 2009/45/ES, ktoré vychádzajú z Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (ďalej len „dohovor SOLAS z roku 1974“), je náročné prispôbiť malým osobným lodiam. Keďže v smernici 2009/45/ES neexistujú konkrétne bezpečnostné riziká a primerané normy, lode kratšie ako 24 metrov boli preto vylúčené z rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice.
- (3) Malé osobné lode sú postavené prevažne z iných materiálov ako ocele a prevažná väčšina tejto flotily bola preto už raz certifikovaná podľa vnútroštátnych právnych predpisov. Členské štáty majú rôzne prístupy k regulovaniu bezpečnosti malých osobných lodí, čo vedie k rozdielom v bezpečnostných pravidlách a normách. Takýto rozdielnosť predstavuje významný problém najmä pre menších vlastníkov lodí v Únii, ktorí sa spoliehajú na trh s použitými malými osobnými loďami. Túto skutočnosť potvrdzujú výsledky otvorenej konzultácie, ktorej väčšina respondentov bola z radov mikropodnikov alebo malých podnikov. Z konzultácie vyplynulo, že jednotnejší prístup k bezpečnostným pravidlám pre malé osobné lode by mohol mať pozitívny vplyv na fungovanie vnútorného trhu v tejto oblasti.

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2108 z 15. novembra 2017, ktorou sa mení smernica 2009/45/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 40).

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

¹⁰ COM(2015) 508.

- (4) Vnútrotný trh pre rekreačné plavidlá bol zriadený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 94/25/ES¹¹, ktorou sa harmonizujú bezpečnostné vlastnosti rekreačných plavidiel vo všetkých členských štátoch, čím sa odstraňujú prekážky obchodu s nimi medzi členskými štátmi. To neplatí v prípade malých osobných lodí.
- (5) V rámci kontroly vhodnosti sa odporúčal rámec výkonnostných noriem ako jediný prístup, ktorý by mohol byť primeraný a ktorý by mohol vytvoriť pridanú hodnotu na úrovni EÚ. Takýto prístup by ponechal určitý stupeň voľnosti s cieľom prispôbiť sa v prípade potreby miestnym okolnostiam a podporoval by inovatívne projekty lodí, pričom by sa overovalo, či je splnená požadovaná úroveň bezpečnosti. V porovnaní s predpisujúcim regulačným rámcom by lepšie odrážal širokú škálu projektov, materiálov a prevádzky malých osobných lodí, ako aj skutočnosť, že členské štáty sú schopné lepšie posúdiť miestne obmedzenia týkajúce sa plavby malých osobných lodí z hľadiska vzdialenosti od pobrežia alebo prístavu a poveternostných podmienok.
- (6) Bezpečnostné ciele a funkčné požiadavky pripojené k tomuto odporúčaniu vychádzajú z takéhoto rámca výkonnostných noriem, ako aj z existujúcich medzinárodných skúseností, skúseností Únie a vnútroštátnych skúseností. Boli vypracované spoločne s expertmi členských štátov a zainteresovanými stranami a ak by ich členské štáty prijali a ďalej rozvinuli, mohli by sa na ne odkazovať cestujúci vykonávajúci vnútroštátnu plavbu na uvedených lodiach vo vodách v Únii. Mohli by takisto uľahčiť prístup výrobcov a prevádzkovateľov Únie k širšiemu trhu Únie.
- (7) Toto odporúčanie zahŕňa bezpečnostné ciele a funkčné požiadavky, ktoré sú lepšie prispôbené malým osobným lodiam. Členské štáty by sa preto mali vyzvať, aby sa riadili bezpečnostnými cieľmi a funkčnými požiadavkami pripojenými k tomuto odporúčaniu na účely dosiahnutia jednotnejšieho prístupu k bezpečnostným pravidlám vzťahujúcim sa na malé osobné lode,

PRIJALA TOTO ODPORÚČANIE:1. Členské štáty sa vyzývajú, aby pripravili pôdu pre jednotnejší prístup k bezpečnostným pravidlám pre osobné lode kratšie ako 24 metrov (ďalej len „malé osobné lode“), ktoré vykonávajú vnútroštátnu plavbu vo vodách Únie a nie sú rekreačnými plavidlami vymedzenými v článku 3 ods. 2 smernice 2013/53/EÚ ani osobnými loďami patriacimi do rozsahu pôsobnosti článku 3 ods. 1 smernice 2009/45/ES, zmenenej smernicou (EÚ) 2017/2108 a uplatniteľnej od 21. decembra 2019.

2. Na tento účel sa odporúča, aby od 21. decembra 2019 členské štáty:
- a) v relevantných prípadoch postupovali v súlade s bezpečnostnými cieľmi a funkčnými požiadavkami pre malé osobné lode uvedenými v prílohe;
 - b) podporovali ďalší rozvoj cieľov a požiadaviek uvedených v písmene a) na základe rámca založeného na výkonnosti vrátane určenia a posúdenia alternatívnych spôsobov ich overovania a plnenia;
 - c) podporovali účasť zainteresovaných strán na takomto procese.
3. Toto odporúčanie nezasahuje do práva členských štátov vymedziť bezpečnostné pravidlá vzťahujúce sa na malé osobné lode uvedené v bode 1.

¹¹ Zrušená a nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2013/53/EÚ z 20. novembra 2013 o rekreačných plavidlách a vodných skútroch (Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 90).

V Bruseli

*Za Radu
predseda*