



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. szeptember 4.
(OR. en)

12597/23

TRANS 335
DELECT 128

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. augusztus 30.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	C(2023) 5721 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE (2023.8.30.) az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az uniós belvízi utak osztályozása és a vízi járművekre vonatkozó műszaki minimumkövetelmények tekintetében történő módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a C(2023) 5721 final számú dokumentumot.

Melléklet: C(2023) 5721 final



Brüsszel, 2023.8.30.
C(2023) 5721 final

A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2023.8.30.)

az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az uniós belvízi utak osztályozása és a vízi járművekre vonatkozó műszaki minimumkövetelmények tekintetében történő módosításáról

INDOKOLÁS

1. A FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ JOGI AKTUS HÁTTERE

1.1. A földrajzilag az 1., 2. és 3. hajózási zónába tartozó uniós belvízi utak jegyzéke

Egy hajó akkor közlekedhet belvízi utakon, ha rendelkezik belvízi hajóbizonyítvánnyal, amely igazolja, hogy a hajó megfelel a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ meghatározott követelményeknek.

Ezek a követelmények különböző hajótípusokra érvényesek, és az egyes közlekedési zónák függvényében kerültek meghatározásra.

Az (EU) 2016/1629 irányelv 4. cikkének megfelelően az irányelv alkalmazásában az Unió belvízi útjai az 1., 2., 3. és 4. hajózási zónába sorolandók. Az irányelv I. melléklete az 1., 2. és 3. hajózási zónába tartozó uniós vízi utak jegyzékét tartalmazza.

Az (EU) 2016/1629 irányelv nem rendelkezik a vízi utak zónákba sorolásának módszertanáról, mivel az a tagállamok felelősségi körébe tartozik.

Fő szabályként az osztályozás az egyes hajózási zónákban valószínű hullámmagasság függvényében meghatározott hajóépítési követelményeken alapul. Az 1. és 2. hajózási zónába mindenekelőtt a nagy vízterületek (pl. a nagy tavak) és a belvízi hajós közlekedésre is szolgáló tengervizek tartoznak. A 3. hajózási zóna egy alapvető zóna, amely az EU legfontosabb folyóit (Rajna, Duna) öleli fel. A többi vízi út a 4. hajózási zónába tartozóként kezelendő.

A 4. cikk (2) bekezdésével összhangban a Bizottság módosíthatja az I. mellékletet annak érdekében, hogy egy vízi út osztályozását az érintett tagállam kérésére, a tagállam területén lévő vízi utak tekintetében módosítsa.

Franciaország felkérte a Bizottságot, hogy pontosítsa a területén található 1. hajózási zóna leírását.

Németország felkérte a Bizottságot, hogy módosítsa a területén található 1., 2. és 3. hajózási zónába tartozó vízi utakat.

1.2. Az 1., 2., 3. és 4. hajózási zóna belvízi útjain közlekedő vízi járművekre vonatkozó műszaki minimumkövetelmények

1.2.1. A belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI)

A Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) egy nemzetközi szervezet, amely a rajnai belvízi közlekedés területén szabályozási hatáskörrel rendelkezik. A CCNR részes felei négy uniós tagállam (Belgium, Franciaország, Németország, Hollandia) és Svájc.

A CCNR 2015-ben jóváhagyta a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) létrehozását és működését. Ez utóbbi feladata többek között a belvízi hajózásra vonatkozó műszaki szabványok elfogadása különböző területekre – különösen a hajókra, az információs technológiára és a személyzetre – vonatkozóan, ezeknek a szabványoknak és a kapcsolódó eljárásoknak az egységes értelmezése, valamint

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1629 irányelve (2016. szeptember 14.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 252., 2016.9.16., 118. o.).

hajózási biztonsági, környezetvédelmi és egyéb hajózási területekkel kapcsolatos tanácskozások tartása.

A CESNI a CCNR-tagállamokat képviselő szakértőkből áll, akik államonként egy-egy szavazattal rendelkeznek.

Az EU sem a CCNR-nek, sem a CESNI-nek nem részes fele. Szavazati jog nélkül azonban részt vehet a CESNI munkájában, más olyan nemzetközi szervezetekkel együtt, amelyek küldetése kapcsolódik a CESNI tevékenységi területeihez.

A CCNR jelentős tapasztalatot halmozott fel a belvízi hajók műszaki követelményeinek megállapítása terén. A CESNI a CCNR keretében jött létre négy uniós tagállam és Svájc részvételével, és rendelkezik az ahhoz szükséges szakértelemmel, hogy az Európai Unió teljes belvízi úthálózatára nézve közös szabványokat dolgozzon ki.

Mielőtt a CESNI-bizottság elfogadna egy új ES-TRIN szabványt, le kell folytatni az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti eljárást. A belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottságban és a Rajnai Hajózási Központi Bizottságban a belvízi hajókra és a folyami információs szolgáltatásokra vonatkozó szabványok elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról szóló, nemrégiben elfogadott 2022. október 13-i (EU) 2022/1962 tanácsi határozat² meghatározta a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) 2022. október 13-i ülésén az Unió által képviselendő álláspontot. Az említett álláspont értelmében az Unió egyetért a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló 2023/1 számú európai szabvány (a továbbiakban: ES-TRIN szabvány) elfogadásával.

1.2.2. A belvízi hajók műszaki követelményeit meghatározó európai szabvány (ES-TRIN)

A CESNI által kidolgozott egyik szabvány a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményeket meghatározó európai szabvány (ES-TRIN). Ez a szabvány a belvízi hajók biztonságához szükséges egységes műszaki követelményeket fekteti le. A szabvány többek között a hajógyártásról, a belvízi hajók felszereléséről és berendezéseiről szóló rendelkezéseket, az egyes hajókatóriákról szóló speciális rendelkezéseket, a hajók azonosításáról és a hajóbizonyítvány- és nyilvántartásmintákról szóló rendelkezéseket, átmeneti rendelkezéseket, valamint a műszaki szabvány alkalmazására vonatkozó utasításokat tartalmaz.

Az ES-TRIN 2015/1 első változatát a CESNI a 2015. november 26-i ülésén fogadta el.

Az ES-TRIN szabvány rendszeresen aktualizálásra kerül a CESNI munkacsoport észrevételeinek figyelembevételével, és az EU (2017³, 2019⁴, 2021⁵) és a CCNR jogszabályai erre a legfrissebb változatra hivatkoznak.

Az ES-TRIN szabvány rendszeres frissítésére az alábbiak érdekében van szükség:

² HL L 270., 2022.10.18., 62. o.

³ A Bizottság (EU) 2018/970 felhatalmazáson alapuló irányelve (2018. április 18.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv II., III. és V. mellékletének módosításáról (HL L 174., 2018.7.10., 15. o.).

⁴ A Bizottság (EU) 2019/1668 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. június 26.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 256., 2019.10.7., 1. o.).

⁵ A Bizottság (EU) 2021/1308 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. április 28.) az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv I. és II. mellékletének az uniós belvízi utak jegyzékének és a vízi járművekre vonatkozó műszaki minimumkövetelményeknek a módosítása tekintetében történő módosításáról (HL L 284., 2021.8.9., 1. o.).

- a belvízi hajózási biztonság magas szintjének fenntartása,
- a műszaki fejlődés követése (pl. kormányállás, navigációs berendezések),
- az uniós jogi kerettel való összeegyeztethetőség biztosítása (pl. a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó szabályozás).

Az ES-TRIN 2023/1 aktualizált változatát a CESNI a 2022. október 13-i ülésén fogadta el. Ez a változat különböző módosításokat tartalmaz, különösen az alábbi területeket illetően:

- alacsony lobbaspontú üzemanyagok és üzemanyagcellák,
- mentőmellények,
- utókezelő rendszerek,
- szennyvízgyűjtés,
- tárgyak védelmét szolgáló, tartósan rögzített tűzvédelmi rendszerek,
- kedvtelési célú kishajók,
- farválszfal mögötti elektromos hajtómotorok,
- használatban lévő motorok javítása,
- állítható magasságú kormányállások,
- navigációs radarberendezések és fordulási szögsebességjelző készülékek,
- az ES-RIS 2023/1-re való hivatkozások aktualizálása,
- csökkentett tömegű különleges horgonyok.

Ugyanakkor szerkesztési jellegű javításokat is tartalmaz.

1.2.3. A műszaki követelményekre vonatkozó jogi rendszerek összhangja

Az (EU) 2016/1629 irányelv II. melléklete közvetlenül hivatkozik az ES-TRIN 2021/1 szabványra.

A belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményekkel kapcsolatos két meglévő jogi rendszer (CCNR és EU) összhangjának biztosítása érdekében helyénvaló az ES-TRIN 2021/1 szabványt az ES-TRIN 2023/1 szabvánnyal felváltani, és mindkét rendszer tekintetében ugyanazt az alkalmazási időpontot előírni. Az ES-TRIN 2023/1 az uniós jog és a CCNR-rendeletek vonatkozásában is 2024. január 1-jétől lesz alkalmazandó.

2. AZ AKTUS ELFOGADÁSÁT MEGELŐZŐ KONZULTÁCIÓK

Az (EU) 2016/1629 irányelv 32. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottságnak a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultálnia kell az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus tervezetéről konzultációra került sor a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményekkel foglalkozó bizottsági szakértői csoport tagjaival.

3. A FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ JOGI AKTUS JOGI ELEMEI

3.1. A földrajzilag az 1., 2. és 3. hajózási zónába tartozó uniós belvízi utak jegyzéke

Az I. melléklet az 1., 2. és 3. hajózási zónába tartozó uniós vízi utak jegyzékét tartalmazza.

A 4. cikk (2) bekezdésének megfelelően a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 32. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet olyan módosítására, amelynek célja valamely vízi út osztályozásának a módosítása, beleértve további vízi utak hozzáadását és törlését is. Az I. melléklet ilyen jellegű módosításait csak az érintett tagállam kérésére, a területén lévő vízi utak tekintetében lehet elvégezni.

A Franciaországtól és Németországtól érkezett, a területükön lévő vízi utak osztályozásának módosítására irányuló kérelmek alapján helyénvaló módosítani az I. mellékletet.

3.2. Az ES-TRIN szabványra vonatkozó hivatkozás aktualizálása

Az (EU) 2016/1629 irányelv II. melléklete hivatkozik a vízi járművekre vonatkozó műszaki követelményeket meghatározó ES-TRIN 2021/1 szabványra. Az említett irányelv 31. cikke (1) bekezdésének megfelelően a Bizottság felhatalmazással rendelkezik arra, hogy naprakésszé tegye az ES-TRIN legfrissebb változatára történő hivatkozást, valamint arra, hogy meghatározza a szabvány alkalmazásának kezdőnapját. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus biztosítja a megfelelő aktualizálást, és 2024. január 1-jében határozza meg a szabvány alkalmazásának kezdőnapját, amely megfelel az ES-TRIN 2023/1 CCNR-rendeletek szerinti alkalmazása kezdőnapjának.

A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2023.8.30.)

az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az uniós belvízi utak osztályozása és a vízi járművekre vonatkozó műszaki minimumkövetelmények tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁶ és különösen annak 4. cikke (2) bekezdésére és 31. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az (EU) 2016/1629 irányelv egy harmonizált rendszert hozott létre az olyan belvízi hajók műszaki bizonyítványainak kiadására vonatkozóan, amelyek megfelelnek az egységes műszaki követelményeknek.
- (2) Az (EU) 2016/1629 irányelv I. melléklete megállapítja a földrajzilag az 1., 2. és 3. hajózási zónába tartozó uniós belvízi utak jegyzékét.
- (3) A vízi utak osztályozásának módosítása – beleértve a vízi utak hozzáadását és törlését is – csupán az érintett tagállam kérésére, a területén található vízi utak tekintetében történhet.
- (4) A Francia Köztársaság az 1. hajózási zónába tartozó vízi utak osztályozásának módosítását kérte a területén található vízi utak tekintetében. Nevezetesen megadta az 1. hajózási zóna pontos helyzetét és leírását Franciaországban.
- (5) A Németországi Szövetségi Köztársaság kérelmezte a területén az 1., 2. és 3. hajózási zónában található vízi utak jegyzékének módosítását. Nevezetesen meghatározta és leírta a területén a 2. és 3. hajózási zónában található vízi utakat, részletesen megadta az Elba adott szakaszainak hosszát, valamint az egyes folyók torkolatának pontos leírását.
- (6) Az (EU) 2016/1629 irányelv II. melléklete megállapítja továbbá, hogy az 1., 2. és 3. hajózási zónába tartozó uniós belvízi utakon a vízi járművekre alkalmazandó műszaki követelmények megegyeznek az ES-TRIN 2021/1 szabványban foglaltakkal. Az ES-TRIN-szabványok meghatározzák a belvízi hajók biztonságának garantálásához szükséges egységes műszaki követelményeket, figyelembe véve a hajó típusát, beleértve azt a hajózási zónát is, ahol közlekedik. Ezért a tagállamokon belüli hajózási zónák módosításai hatással lehetnek az ES-TRIN e területeken való alkalmazhatóságára.

⁶ HL L 252., 2016.9.16., 118. o.

- (7) A belvízi hajózási ágazatban a belvizeken közlekedő hajókra alkalmazandó uniós műszaki követelmények kidolgozásakor az uniós intézkedéseknek az egységesség biztosítására kell irányulniuk.
- (8) A Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) keretében 2015. június 3-án létrejött a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) annak érdekében, hogy különféle területeken – különösen a hajók, az információtechnológia és a legénység vonatkozásában – a belvízi hajózásra vonatkozó műszaki szabványokat dolgozzon ki.
- (9) 2022. október 13-i ülésén a CESNI elfogadta a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló, ES-TRIN 2023/1 számú új európai szabványt⁷. Az új szabvány többek között a hajógyártásról, a belvízi hajók felszereléséről és berendezéseiről szóló rendelkezéseket, az egyes hajókatóriákról (például személyhajók, tolt kötelékek és konténerszállító hajók) szóló speciális rendelkezéseket, az automatikus hajóazonosítási rendszerről, a hajók azonosításáról és a hajóbizonyítvány- és nyilvántartásmintákról szóló rendelkezéseket, átmeneti rendelkezéseket, valamint a műszaki szabvány alkalmazására vonatkozó utasításokat tartalmaz.
- (10) Az (EU) 2016/1629 irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (11) Annak érdekében, hogy a tagállamok a műszaki és ellenőrző szervekre vonatkozó belső szabályait hozzáigazíthassák az új ES-TRIN 2023/1-hez, az ES-TRIN 2023/1 alkalmazását el kell halasztani,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2016/1629 irányelv a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet helyébe e rendelet I. mellékletének szövege lép.
2. A II. melléklet helyébe e rendelet II. mellékletének szövege lép.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Az 1. cikk (2) bekezdését 2024. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én. 2023.8.30.

a Bizottság részéről

elnök

Ursula VON DER LEYEN

⁷ 2022-II-1 CESNI-határozat.