



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 15.7.2011
KOM(2011) 439 endelig

2011/0190 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer

{SEK(2011) 918 endelig}
{SEK(2011) 919 endelig}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Generel baggrund

Fremme af en mere ressourceeffektiv, grønnere og mere konkurrencedygtig økonomi er kernen i Europa 2000-strategien¹. På denne baggrund er yderligere reduktion af luftforureningen vigtig for at forbedre menneskers sundhed og miljøet og bidrager til virkeliggørelse af et mere bæredygtigt Europa. EU's foranstaltninger i løbet af de seneste årtier har resulteret i en væsentlig begrænsning af emissioner af de fleste luftforurenende stoffer, herunder svovldioxid (SO₂), nitrogenoxider (NO_x), flygtige organiske forbindelser, ammoniak og partikler. Den største andel af disse reduktioner er opnået af landbaserede emissionskilder såsom industrianlæg eller vejtransport. Der er beviser, der tyder på, at der med yderligere reduktion af sådanne forurenende stoffer vil opnås væsentlige fordele for EU-borgernes helbred, miljøet og økonomien generelt.

Historisk set har der været lagt mindre vægt på at håndtere emissionskilder i forbindelse med søfart sammenlignet med landbaserede kilder. Da emissioner af luftforurenende stoffer i forbindelse med søfart imidlertid kan bevæge sig over store afstande, har de en indvirkning på land. Fremskrivninger foretaget i 2005 har vist, at uden yderligere regulerende tiltag vil den fortsatte stigning i emissioner af SO₂ og NO_x fra søfartssektoren overstige de samlede emissioner af disse forurenende stoffer fra alle landbaserede kilder inden 2020².

Baggrund for og formål med forslaget

Svovlindholdet i et flydende brændstof bestemmer i det væsentlige de SO₂-emissioner, der er forbundet med forbrænding af det pågældende brændstof samt dannelsen af (sekundære) partikler. Direktiv 1999/32/EF som ændret regulerer svovlindholdet i brændstoffer, der anvendes ved søtransport og indarbejder visse regler, der er fastsat under Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), i EU-lovgivningen. Direktivet indarbejder navnlig strengere regler om svovlindhold i skibsbrændstoffer, der skal anvendes i områder, der har behov for særlig miljøbeskyttelse, svovlemissionskontrolområder³ (SECA-områder).

Siden ændringen af direktivet i 2005 og med stærk EU-støtte blev IMO-regler, bl.a. med hensyn til SO₂, revideret i oktober 2008. Disse regler findes i bilag VI til konventionen om havforurening 73/78 (revideret MARPOL bilag VI)⁴. Allerede da ændringerne til direktivet i 2005 blev vedtaget, opfordrede EU's medlovgivere, idet de forventede et behov for yderligere reduktion af emissioner fra skibsfart, Kommissionen til at vurdere de juridiske krav vedrørende svovlindhold i flydende brændstoffer.

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

¹ Meddelelse fra Kommissionen, Europa 2020 En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst, KOM(2010) 2020 endelig.

² SEK(2005) 1133: SEK(2005) 1133: Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager meddelelsen om temastrategi for luftforurening (KOM(2005) 446 endelig), direktivet om luftkvaliteten og renere luft i Europa (KOM(2005) 447 endelig) og arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om gennemførelse af EU's luftkvalitetspolitik og forberedelse med henblik på en omfattende gennemgang af den, SEK(2011) 342 endelig.

³ I EU dækker SECA-områder Østersøen, Nordsøen og Den Engelske Kanal.

⁴ Resolution MEPC.176(58) vedtaget den 10. oktober 2008 (revideret bilag VI til Marpol-konventionen).

Dette forslag er foreneligt med artikel 191 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og sigter mod at yde et højt beskyttelsesniveau for menneskers sundhed og for miljøet. Det er endvidere foreneligt med Europa 2020-strategien og dens forbundne flagskibsinitiativer, navnlig dem, der vedrører køreplanerne for et kulstoffattigt samfund og innovation i EU samt eksisterende EU-politikker for bæredygtig transport.

2. RESULTATER AF HØRINGEN AF DE INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Offentlig høring

Som led i forberedelsen af denne ændring afholdt Kommissionen en onlinehøring, der var åben for alle interesserede parter (herunder organisationer, medlemsstater, ngo'er, offentligheden) i tidsrummet fra den 29. oktober 2010 til den 5. januar 2011. Berørte parter blev anmodet om at give udtryk for deres synspunkter om mulig indarbejdelse af de seneste relevante IMO-regler i EU-lovgivningen. Ud over den offentlige høring har Kommissionen også regelmæssigt hørt medlemsstaternes repræsentanter og andre berørte parter.

Den offentlige høring gav 244 svar fra forskellige organisationer. Det vigtige bidrag, som det reviderede bilag VI til Marpol-konventionen udgør til forbedring af luftkvaliteten i EU, er blevet bredt anerkendt af alle berørte parter. Efter de fleste respondents mening bør EU's bestemmelser om reduktionsteknikkerne bringes i overensstemmelse med det reviderede bilag VI til Marpol-konventionen. Det brede spektrum af reduktionsteknikker bør efter deres mening tillades, samtidig med at der sikres passende garantier for miljøet. Respondenterne er også bredt enige om, at styrkelse og harmonisering af overvågning og håndhævelse af svovlstandarder er et vigtigt redskab, der ville sikre opnåelse af de tilsigtede miljøforbedringer. Nogle interessenter gav udtryk for betænkeligheder med hensyn til omkostningerne ved de nye krav og den potentielle risiko for ændring af transportformer (fra nærskibsfart til lastbiler), navnlig i områder, hvor svovlstandarderne er strengere (SECA-områder). Andre understregede behovet for en hasteforanstaltning fra EU for at opfordre til en reaktion fra industrien og sikre de miljømæssige fordele ved det reviderede bilag VI til Marpol-konventionen.

Nærmere oplysninger om resultaterne af den offentlige høring fremgår af konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag⁵.

Ekstern ekspertise og offentligt tilgængelige oplysninger

Der blev gennemført flere undersøgelser, der var til støtte for det forberedende arbejde, og som førte til dette forslag. Disse undersøgelser er blevet gjort tilgængelige efter at de er gennemført på Kommissionens websted, der er dedikeret til EU-politikker om emissioner fra skibsfart: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Resultaterne af konsekvensanalysen

De nye internationale grænseværdier for svovlindholdet i skibsbrændstoffer forventes at reducere emissioner af svovldioxid fra søfartssektoren væsentligt. Dette vil i høj grad bidrage til virkeliggørelse af de generelle miljømæssige målsætninger, der er angivet i temastrategien for luftforurening fra 2005, samt de specifikke målsætninger, der er angivet i

⁵ SEK [henvisning]

direktivet. Endvidere vil det give vigtige underordnede fordele ved at nedbringe emissioner af partikler og NO_x (en vigtig forudsætning for ozon ved jordoverfladen). Det er væsentligt at sikre, at disse forventede fordele viser sig, ikke mindst for at fremme overholdelse af eksisterende grænseværdier for luftkvaliteten.

Konsekvensanalysen bekræfter omkostningseffektiviteten af direktivets fulde overensstemmelse med IMO's strengere brændstofstandards og reglerne om emissionsreduktionsmetoder. Ifølge dens resultater giver revisionen fra 2008 af bilag VI til Marpol-konventionen ca. 15 til 34 mia. euro i form af fordele for EU med hensyn til bedre sundhed og reduceret dødelighed. Omkostningerne til gennemførelse af revisionen ligger på fra 2,6 til 11 mia. euro. Revisionen giver således fordele, der er tre til tretten gang større end omkostningerne.

Ud over tilpasning af direktivet til IMO-reglerne anbefales det i konsekvensanalysen, at forbindelsen mellem de strengere brændstofstandards i SECA-områder og dem, der gælder for passagerskibe i fast rutefart uden for SECA-områder, opretholdes. Indførelsen af en ny SECA-standard for passagerskibe ville imidlertid blive udsat med 5 år for at undgå eventuelle problemer med tilgængelighed af brændstof. Benefit-cost-forholdene for denne mulighed ligger i intervallet fra 1,5 til 6 (hvis standarden på 0,1 % indføres i 2020) og fra 0,8 til 10 (hvis standarden på 0,1 % indføres i 2025).

Endvidere analyserede man i konsekvensanalysen de spørgsmål, der blev rejst ved vurderingen af direktivet. Den viste navnlig, at der er visse svagheder i direktivets håndhævelsesbestemmelser (navnlig vedrørende prøvetagning og rapportering). I konsekvensanalysen foreslås det først at udvikle vejledning om overvågning og gennemførelse af direktivet og, såfremt denne fremgangsmåde ikke lykkes, at overveje at vedtage bindende regler.

Endelig anbefales det også i konsekvensanalysen, at Europa-Kommissionen og medlemsstaterne anvender og, hvor det er muligt og nødvendigt, tilpasser eksisterende instrumenter for at bistå industrien med overgangen til de nye standarder for den bedste tilgængelige teknologi, herunder dem, der er aftalt inden for IMO eller med andre relevante organisationer (navnlig for NO_x, partikler og drivhusgasser).

3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD

Resumé af de foreslåede foranstaltninger

Formålet med dette forslag er at revidere direktiv 99/32/EF om svovlindholdet i visse flydende brændstoffer med henblik på at:

- 1) tilpasse direktivet til IMO-reglerne om brændstofstandards, herunder de standarder, der er gældende uden for SECA-områder
- 2) tilpasse direktivet til IMO-reglerne om emissionsreduktionsmetoderne
- 3) opretholde forbindelsen mellem de strengere brændstofstandards i SECA-områder (der nu kræver et maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer på 1,5 % og fra 2015 – 0,1 %) og de standarder, der gælder for passagerskibe i fast rutefart uden for SECA-områder (i øjeblikket 1,5 %)

4) styrke EU's overvågnings- og håndhævelsesordning.

Indarbejdelse af de internationale brændstofstandards i EU-lovgivningen ville styrke disse standards effektivitet, idet de ville blive overvåget og håndhævet under EU-ordningen, som er mere effektiv end det internationale håndhævelsesystem. Den foreslåede udvidede adgang til og fremme af brugen af innovative emissionsreduktionsmetoder som en tilsvarende overholdelsesmulighed tager højde for betæneligheder med hensyn til omkostningerne som følge af de nye IMO-regler for visse industrier. Dette ville væsentligt reducere omkostningerne ved overholdelse af IMO-reglerne (med 50 til 88 %) og fremme innovative løsninger i industrien i tråd med prioriteterne i Europa 2020-strategien og artikel 3 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Endvidere ville strengere brændstofstandards for passagerskibe i fast rutefart, der hovedsagelig sejler i havne eller tæt på kysten, sikre forbedring af luftkvaliteten i kystområder. Indførelsen af strengere brændstofstandards for passagerskibe ville blive udsat i 5 år sammenlignet med SECA-områder for at undgå mulige problemer med tilgængelighed af brændstof. Endelig er styrkelse af EU's overvågnings- og håndhævelsesordning særligt vigtig i betragtning af, at de væsentligt strengere brændstofstandards og de forbundne omkostninger ved overholdelse af dem kan øge incitamenterne til omgåelse.

Disse foranstaltninger vil sikre bedre gennemførelse og håndhævelse af direktivet fra de nationale myndigheders side og nemmere overholdelse fra industriens side og skulle gerne medføre en høj grad af miljøbeskyttelse.

Retsgrundlag

Direktivets hovedmål er at beskytte miljøet. Dette forslag har derfor hjemmel i artikel 192 i TEUF.

Subsidiaritetsprincippet

EU's ret til at regulere svovlindholdet i flydende brændstoffer med betydelig indvirkning på det indre marked og miljøet er fastsat i TEUF. I artikel 3 i TEU fastsættes det, at "Unionen opretter et indre marked. Den arbejder for en bæredygtig udvikling i Europa baseret på en afbalanceret økonomisk vækst og prisstabilitet, en social markedsøkonomi med høj konkurrenceevne, hvor der tilstræbes fuld beskæftigelse og sociale fremskridt, og et højt niveau for beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten". Endvidere angives det i artikel 191 i TEUF, at "Unionens politik på miljøområdet skal bidrage til [...] bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, beskyttelse af menneskers sundhed, en forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne, fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer [...]".

Skibsfartens globale dimension og den grænseoverskridende virkning af luftforurening, der udledes som følge af forbrænding af svovlholdige brændstoffer, kræver, at der fastsættes fælles regler for alle medlemsstater. I mangel af sådanne regler ville forskellige nationale standarder gælde for skibe, der sejler i EU's farvande. Et sådant juridisk kludetæppe ville gøre driften af skibsfart i EU meget kompliceret og dyr, hvorved det indre marked ville blive forvredet.

Kun en foranstaltning, der er harmoniseret på EU-plan, med EU's styrkede overvågnings- og håndhævelsesordning, ville sikre en effektiv gennemførelse og anvendelse af de internationale brændstofstandarter i alle medlemsstater⁶.

Nærmere redegørelse for forslaget

Artikel 1

Indeholder ændringsforslagene til direktiv 1999/32/EF.

- 1) Artikel 2 i direktiv 1999/32/EF ændres for at tilpasse definitionerne af marin dieselolie og marin gasolie til den seneste ISO-standard og for at udvide definitionen af emissionsreduktionsmetode og bringe den i overensstemmelse med definitionen af ækvivalenter i regel 4 i det reviderede bilag VI til Marpol-konventionen.
- 2) Artikel 3 ændres for at revidere bestemmelserne om maksimalt svovlindhold i fuelolie efter vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening)⁷, som omarbejder den europæiske lovgivning om industrielle emissioner.
- 3) Artikel 3a tilføjes for at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes eller markedsføres i medlemsstaterne, hvis deres svovlindhold overstiger den generelle standard på 3,5 vægtprocent. Denne bestemmelse tager navnlig fat på risikoen for, at muligheden for at anvende fuelolie i kombination med emissionsreduktionsmetoder i stedet for destillerede brændstoffer med lavt svovlindhold kunne føre til anvendelse og markedsføring af brændstof af dårlig kvalitet. Reduktionssmetoder ville muliggøre fjernelse af svovlindholdet i brændstof med højt svovlindhold og reduktion af svovldioxidemissioner til luften. Hvis der imidlertid anvendes brændstof af dårlig kvalitet med højt svovlindhold til reduktion, kunne det resultere i udledning af spildevand med høj densitet og have negative indvirkninger på havmiljøet. Sikring af en minimumsbrændstofkvalitet har også til hensigt at forhindre risikoen for at skibsmotorer svigter;
- 4) Artikel 4 om maksimalt svovlindhold i gasolie ændres, så henvisninger til ikrafttrædelsesdatoer for svovlgrænser, der er forældede, udgår.
- 5) Artikel 4a ændres med henblik på at:
 - indføre en ny bestemmelse om brændstofstandarden med angivelse af svovlindhold, der er gældende uden for SECA-områder ("generel standard")
 - tilpasse brændstofstandarter med angivelse af svovlindhold, der er gældende i SECA-områder, til det reviderede bilag VI til Marpol-konventionen

⁶ En mere detaljeret redegørelse om subsidiaritetsprincippet findes i konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag.

⁷ EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17.

- indføre en 0,1 % svovlgrænse for passagerskibe, der sejler uden for SECA-områder, i 2020, hvorved forbindelsen mellem kravene til passagerskibe, der sejler uden for SECA-områder, og kravene for SECA-områder genoprettes
 - præcisere, at det register over lokale leverandører af skibsbrændstof, som medlemsstaterne er forpligtet til at føre, skal være offentligt tilgængeligt
 - slette forældede henvisninger
 - bemyndige Kommissionen til at udpege nye SECA-områder på grundlag af IMO's beslutning.
- 6) Artikel 4b ændres for at slette undtagelsen fra forpligtelsen, der er fastsat i artikel 4b, stk. 1, for visse fartøjer, der sejler i Den Helleniske Republik, da den periode, for hvilken den blev givet, er udløbet, og for at slette henvisningen til ikrafttrædelsesdatoer for svovlgrænser, der er forældede.
- 7) Artikel 4c ændres, og artikel 4d og 4e indsættes for at tilpasse direktivet til det reviderede bilag VI til Marpol-konventionen og tilpasse det til tekniske fremskridt. Navnlig kræves det i forslaget til direktiv, at medlemsstaterne tillader skibe at anvende emissionsreduktionsmetoder som et alternativ til at anvende skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold, forudsat at de løbende opnår reduktioner i emissionerne af svovldioxid, som svarer til dem, der ville opnås ved at anvende brændstof med lavt svovlindhold. Anvendelsen af emissionsreduktionsmetoder er også underlagt visse kriterier for at sikre, at disse metoder ikke giver anledning til væsentlige negative indvirkninger på og risici for menneskers sundhed og miljøet. Kriterierne vil blive fastsat enten af IMO, med forbehold af supplerende eller ændring ved Kommissionens beslutning eller, hvor IMO-instrumenterne ikke findes, af Europa-Kommissionen. Emissionsreduktionsmetoderne til anvendelse af skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, vil blive godkendt enten på grundlag af Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om udstyr på skibe⁸ eller på grundlag af dette direktiv af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe oprettet ved forordning 2099/2002/EF. Proceduren og betingelserne for afprøvning af nye reduktionsmetoder ændres ikke.
- 8) Artikel 6 ændres for at give Kommissionen beføjelse til at angive hyppigheden af prøvetagning, prøvetagningsmetoderne og definitionen af en prøve, der er repræsentativ for det undersøgte brændstof, samt for at tilpasse metoden til bestemmelse af svovlindholdet og brændstofverifikationsproceduren til de nyeste internationale tekniske standarder.
- 9) Artikel 7 ændres for at præcisere rækkevidden af den rapport om svovlindhold i brændstoffer, som er omfattet af direktivet, der skal forelægges Kommissionen af medlemsstaterne og for at give Kommissionen beføjelse til at angive rapportens format og indhold. I ændringsforslaget tilpasses også stk. 4 i artikel 7 om tilpasninger af det relevante direktivs bestemmelser til videnskabelige og tekniske fremskridt med de nye komitologibestemmelser i henhold til Lissabontraktaten.
- 10) Artikel 8 udgår, da den henviser til et direktiv, der er blevet ophævet.

⁸ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 25.

- 11) Artikel 9 udgår, da direktivet ikke indeholder bestemmelse om gennemførelsesakter.
- 12) Artikel 9a er indsat med henblik på at fastsætte betingelserne for Europa-Kommissionens udøvelse af dens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter.

Artikel 2

Kræver, at medlemsstaterne gennemfører forslaget til direktiv.

Artikel 3

Fastsætter ikrafttrædelsesdatoen for det foreslåede direktiv.

Artikel 4

Det foreslåede direktiv rettes til medlemsstaterne.

4. VIRKNING FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE BEMÆRKNINGER

Kommissionens forslag ledsages af meddelelsen, som i afsnit 4 fremsætter forslag til strategier til overholdelse af kravene og skitserer eksisterende redskaber og mulige fremtidige foranstaltninger, der kan hjælpe industrien til at håndtere sine miljømæssige udfordringer.

Kommissionen påtænker også at kodificere direktiv 1999/32/EF med senere ændringer, herunder dette forslag til ændring, når det er vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet. Dette vil gøre direktiv 1999/32/EF nemmere at læse og juridisk mere klart og bidrage til opnåelse af en bedre lovgivningsstrategi i EU.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen⁹,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁰,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹¹,

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabets miljøpolitik, som opstillet i handlingsprogrammerne på miljøområdet, navnlig i sjette EF-miljøhandlingsprogram, som blev vedtaget ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF¹², har som et af sine formål at opnå et luftkvalitetsniveau, der ikke medfører væsentlige negative følger og risici for menneskers sundhed og miljøet.
- (2) Rådets direktiv 99/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF¹³ fastsætter det maksimale svovlindhold i fuelolie, gasolie og marin gasolie, der anvendes i Fællesskabet.
- (3) Emissioner fra skibsfart, som skyldes forbrænding af skibsbrændstoffer med et højt svovlindhold, bidrager til forurening af luften med svovldioxid og partikler, som er skadelige for menneskers sundhed, og som bidrager til forsurening.

⁹ EUT C , , s. .

¹⁰ EUT C , , s. .

¹¹ EUT C , , s. .

¹² EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

¹³ EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13.

- (4) Ifølge direktiv 1999/32/EF skal Kommissionen rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelse af direktivet og fremlægge eventuelle forslag til ændringer, navnlig med hensyn til reduktion af svovlgrænser for skibsbrændstoffer i SO_x-kontrolområder (SECA-områder), under hensyntagen til arbejde i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).
- (5) I 2008 blev der vedtaget en beslutning om at ændre bilag VI til protokollen af 1997 for at ændre konventionen om forebyggelse af havforurening forårsaget af skibsfartøjer, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978 (i det følgende benævnt Marpol), der indeholder regler for forebyggelse af luftforurening fra skibe. Det reviderede bilag VI til Marpol trådte i kraft den 1. juli 2010.
- (6) Det reviderede bilag VI til Marpol indfører bl.a. strengere svovlgrænser for skibsbrændstoffer i SECA-områder (1,00 % pr. 1. juli 2010 og 0,10 % pr. 1. januar 2015) samt i havområder uden for SECA-områder (3,5 % pr. 1. januar 2012 og, i princippet, 0,50 % pr. 1. januar 2020). De fleste medlemsstater er forpligtet til at kræve, at skibe anvender brændstof med maksimalt 1,00 % svovlindhold i SECA-områder pr. 1. juli 2010 på grundlag af deres internationale forpligtelser. For at sikre overensstemmelse med international ret samt at sikre behørig håndhævelse af nye globalt etablerede svovlstandarde i EU bør bestemmelserne i direktiv 1999/32/EF tilpasses til det reviderede bilag VI til Marpol. For at sikre en minimumskvalitet for brændstof, der anvendes af skibe enten som brændstof eller til teknologibaseret overholdelse af kravene, bør skibsbrændstoffer, hvis svovlindhold overstiger den generelle standard på 3,5 vægtprocent, ikke tillades til anvendelse eller markedsføring i EU.
- (7) Passagerskibe sejler hovedsagelig i havne eller tæt på kystområder og deres virkninger på menneskers sundhed og miljøet er væsentlige. De skibe skal anvende skibsbrændstoffer med det samme maksimale svovlindhold, som gælder i SECA-områder (1,5 %). I lyset af at der vil gælde strengere svovlstandarde i SECA-områder, er det berettiget af behovet for at forbedre luftkvaliteten omkring havne og kyster i ikke-SECA-områderne, at de samme standarde gælder for passagerskibe. Indførelsen af en ny SECA-standard for passagerskibe ville imidlertid blive udsat med 5 år for at undgå eventuelle problemer med tilgængelighed af brændstof.
- (8) For at opfylde målene med direktiv 1999/32/EF er det nødvendigt på behørig måde at håndhæve forpligtelserne med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Erfaringen fra gennemførelsen af det pågældende direktiv har vist, at der er et behov for en stærkere overvågnings- og håndhævelsesordning for at sikre behørig gennemførelse af direktivet. Til det formål er det nødvendigt, at medlemsstaterne sikrer tilstrækkeligt hyppig og nøjagtig prøvetagning af skibsbrændstoffer, der markedsføres eller anvendes om bord på skibe, samt regelmæssig kontrol af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester. Det er også nødvendigt, at de etablerer et system med sanktioner for manglende overholdelse af direktiv 1999/32/EF, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen, og har en afskrækkende virkning. For at sikre mere informationsgennemsigtighed er det også hensigtsmæssigt at fastsætte bestemmelse om, at registeret over lokale leverandører af skibsbrændstoffer gøres offentligt tilgængeligt.
- (9) Medlemsstaternes rapportering i medfør af direktiv 1999/32/EF har vist sig at være utilstrækkelig med henblik på kontrol af overholdelse af direktivets bestemmelser på

grund af manglende harmoniserede og tilstrækkeligt nøjagtige bestemmelser om indholdet og formatet af medlemsstaternes rapporter. Derfor er der behov for mere detaljerede angivelser med hensyn til rapportens indhold og format for at sikre en mere harmoniseret rapportering.

- (10) Efter vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industriemissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening)¹⁴, som omarbejder EU's lovgivning om industriemissioner, er det nødvendigt at revidere bestemmelserne i direktiv 1999/32/EF om maksimalt svovlindhold i fuelolie i overensstemmelse hermed.
- (11) Opfyldelse af de lave svovlgrænser for brændstof, navnlig i SECA-områder, kan resultere i en væsentlig forøgelse af prisen for skibsbrændstoffer, i hvert fald på kort sigt, og kan have en negativ virkning for nærskibsfartens konkurrenceevne sammenlignet med andre transportformer samt for industriernes konkurrenceevne i de lande, der grænser op til SECA-områder. Der er behov for egnede løsninger for at reducere omkostningerne til overholdelse af kravene for de berørte industrier, såsom at muliggøre alternative, mere omkostningseffektive metoder til overholdelse af kravene end brændstofbaseret overholdelse af kravene og at yde støtte, hvor det er nødvendigt. Kommissionen vil bl.a. på basis af rapporter fra medlemsstaterne nøje overvåge skibsfartssektorens efterlevelse af de nye brændstofkvalitetsstandarder, ikke mindst ud fra muligheden for en modal tilbagevenden fra søbaseret til landbaseret transport.
- (12) Adgang til emissionsreduktionsmetoder skal fremmes. De pågældende metoder kan give emissionsreduktioner, der mindst svarer til eller endog er større end dem, der kan opnås ved anvendelse af brændstof med lavt svovlindhold, forudsat at de ikke har nogen væsentlige negative virkninger på miljøet, såsom marine økosystemer, og at de udvikles i henhold til passende godkendelses- og kontrolmekanismer. Kriterierne for anvendelse af emissionsreduktionsmetoder bør etableres enten af IMO, med forbehold af supplerende eller ændring ved Kommissionens beslutning eller, hvor IMO-instrumenterne ikke findes, af Europa-Kommissionen. De allerede kendte alternative metoder, såsom anvendelse af anlæg om bord til rensning af udstødningsskasser eller blanding af brændstof og flydende naturgas (LNG), bør anerkendes i EU. Det er vigtigt at fremme afprøvning og udvikling af nye emissionsreduktionsmetoder.
- (13) For at fastsætte datoen for anvendelse af svovlgrænsen på 0,50 %, at udpege nye SECA-områder, at godkende nye alternative reduktionsmetoder og at etablere de rette betingelser for anvendelsen af dem, at sikre tilstrækkelig overvågning af svovlindhold i brændstoffer og harmoniseret indhold og format af medlemsstaternes rapport og at tilpasse direktivets bestemmelser til videnskabelige og tekniske fremskridt bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen med hensyn til angivelse af den dato, fra hvilken det maksimale svovlindhold i brændstof på 0,50 vægtprocent skal gælde i EU, udpegelse af nye SECA-områder på grundlag af IMO's beslutning, godkendelse af nye emissionsreduktionsmetoder, der ikke er dækket af Rådets direktiv 96/98/EF¹⁵, og etablering, supplerende eller ændring af betingelserne for deres anvendelse, specifikation af midlerne til prøvetagning og emissionsovervågning

¹⁴ EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17.

¹⁵ EFT L 241 af 29.8.1998, s. 27.

og indhold og format af rapporten og ændring af artikel 2, nr. 1, 2, 3, 3a, 3b og 4, eller artikel 6, stk. 1, litra a), og stk. 2 i lyset af videnskabelige og tekniske fremskridt og, hvor det er relevant, IMO's instrumenter. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen under forberedelserne hertil gennemfører passende høringer, herunder af eksperter. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

- (14) Det eksisterende Udvalg for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe¹⁶ bør bistå Kommissionen med godkendelse af de teknologier til reduktion af emissioner, der ikke er dækket af Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om udstyr på skibe¹⁷. Direktiv 1999/32/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 1999/32/EF ændres således:

1. Artikel 1, stk. 2, litra h), affattes således:

"h) brændstoffer, der benyttes om bord på skibe, der anvender emissionsreduktionsmetoderne i overensstemmelse med artikel 4c og 4e."

2. Artikel 2 ændres således:

- a) nr. 3a) og 3b) affattes således:

"3a) *marin dieselolie*: ethvert skibsbrændstof som defineret for DMB-kvalitet i tabel I i ISO 8217 med undtagelse af henvisningen til svovlindholdet

"3a) *marin gasolie*: ethvert skibsbrændstof som defineret for DMX-, DMA- og DMZ-kvaliteter i tabel I i ISO 8217 med undtagelse af henvisningen til svovlindholdet"

- b) nr. 3m) affattes således:

"3m) *emissionsreduktionsmetode*: ethvert tilbehør, materiale, anordning eller apparat, til anbringelse i et skib eller anden procedure, alternativ fuelolie, eller metode til overholdelse af kravene, der anvendes som et alternativ til skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold, som opfylder de krav, der er fastsat i dette direktiv, som kan kontrolleres, måles og håndhæves;"

3. Artikel 3 ændres således:

¹⁶ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

¹⁷ EFT L 46 af 17.02.1997, s. 25.

a) stk. 1 og 2 affattes således:

'1. Medlemsstaterne sikrer, at fuelolier ikke anvendes på deres område, hvis deres svovlindhold overstiger 1 vægtprocent.

2. Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissioner fra kompetente myndigheders side gælder de krav, der er fastsat i stk. 1, indtil den 31. december 2015 ikke for fuelolier, der anvendes:

- a) i fyringsanlæg, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/80/EF*, som er underlagt direktivets artikel 4, stk. 1, artikel 4, stk. 2, eller artikel 4, stk. 3, litra a), og som overholder de emissionsgrænser for SO₂ for sådanne anlæg som fastlagt i direktivet
- b) i fyringsanlæg, som er omfattet af direktiv 2001/80/EF, som er underlagt direktivets artikel 4, stk. 3, litra b), og artikel 4, stk. 6, og hvis månedlige gennemsnitlige SO₂-emissioner ikke overstiger 1 700 mg/Nm³ med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis
- c) i fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a) eller b), og hvis månedlige gennemsnitlige SO₂-emissioner ikke overstiger 1 700 mg/Nm³ med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis
- d) til forbrænding i raffinaderier, hvis de gennemsnitlige månedlige SO₂-emissioner for alle raffinaderiets anlæg, uanset typen af brændstof eller brændstofkombinationer, men undtagen fyringsanlæg, der er omfattet af litra a) og b), gasturbiner og gasmotorer, ikke overstiger 1 700 mg/Nm³ med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis.

Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissioner fra kompetente myndigheders side gælder det krav, der er fastsat i stk. 1, fra den 1. januar 2016 ikke for fuelolier, der anvendes:

- a) i fyringsanlæg, som er omfattet af kapitel III i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU**, og som overholder emissionsgrænserne for SO₂ for sådanne anlæg, der er anført i bilag V til nævnte direktiv, eller, hvis disse emissionsgrænseværdier ikke finder anvendelse i medfør af nævnte direktiv, for hvilke de månedlige gennemsnitlige SO₂-emissioner ikke overstiger 1 700 mg/Nm³ med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis
- b) i fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a), og hvis månedlige gennemsnitlige SO₂-emissioner ikke overstiger 1 700 mg/Nm³ med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis

* EFT L 309 af 27.11.2001, s.1.

** EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17.

- c) til forbrænding i raffinaderier, hvis de gennemsnitlige månedlige SO₂-emissioner for alle raffinaderiets anlæg, uanset typen af brændstof eller brændstofkombinationer, men undtagen fyringsanlæg, der er omfattet af litra a), gasturbiner og gasmotorer, ikke overstiger 1 700 mg/Nm³ med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fyringsanlæg, som anvender fuelolie med en svovlkoncentration over den i stk. 1 fastsatte, ikke kan drives, medmindre en kompetent myndighed udsteder en tilladelse hertil, hvori emissionsgrænserne er fastsat."

- b) stk. 3 udgår.

- 4. Følgende indsættes som artikel 3a:

"Artikel 3a

Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer

Medlemsstaterne sikrer, at skibsbrændstoffer ikke anvendes eller markedsføres på deres område, hvis deres svovlindhold overstiger 3,5 vægtprocent."

- 5. Artikel 4, stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne sikrer, at gasolier ikke anvendes på deres område, hvis deres svovlindhold overstiger 0,10 vægtprocent."

- 6. Artikel 4a ændres således:

- a) titlen affattes således:

"Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes i medlemsstaternes territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolområder, herunder SO_x-kontrolområder, og af passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Unionen"

- b) stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i de områder af deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, der omfattes af SO_x-kontrolområder, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer efter vægt overstiger.

- a) 1,00 % indtil den 31. december 2014

- b) 0,10 % fra den 1. januar 2015.

Dette stykke finder anvendelse på alle fartøjer uanset flag, herunder fartøjer, hvis rejse er påbegyndt uden for Fællesskabet.

- c) Følgende indsættes som stk. 1a:

"1a. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i områderne i deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer efter vægt overstiger:

- a) 3,50 % pr. 1. januar 2012
- b) 0,50 % fra den 1. januar 2020.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med dette direktivs artikel 9a vedrørende datoen, fra hvilken svovlstandarden, der er fastsat i litra b) i dette stykke, gælder. På grundlag af IMO's vurdering af tilgængeligheden af skibsbrændstof til at overholde det maksimale svovlindhold i brændstof på 0,50 vægtprocent, som nævnt i regel 14, stk. 8 i Marpol-konventionens bilag VI, er denne dato den 1. januar 2020 eller den 1. januar 2025.

Dette stykke finder anvendelse på alle fartøjer uanset flag, herunder fartøjer, hvis rejse er påbegyndt uden for Fællesskabet med forbehold af bestemmelserne i stk. 1 og 4 i artikel 4b."

- d) stk. 2 affattes således:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med dette direktivs artikel 9a vedrørende udpegelse af havområder som SOx-kontrolområder på grundlag af IMO's beslutning i overensstemmelse med regel 14, stk. 3, nr. 2 i Marpol-konventionens bilag VI."

- e) stk. 4, 5 og 6 affattes således:

"4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner uden for SOx-kontrolområder af passagerskibe, der sejler i fast rutefart til eller fra havne i Fællesskabet, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer efter vægt overstiger:

- a) 1,5 %
- b) 0,10 % fra den 1. januar 2020.

- 5. Medlemsstaterne kræver korrekt logbogsføring, herunder over brændstofskift, som betingelse for, at skibe kan anløbe Fællesskabets havne.
- 6. Medlemsstaterne skal i overensstemmelse med regel 18 i Marpol-konventionens bilag VI:
 - a) føre en fortegnelse over lokale leverandører af skibsbrændstoffer
 - b) sikre, at svovlindholdet i alle skibsbrændstoffer, der sælges på deres område, er dokumenteret af leverandøren på en bunkerleveringsattest, der

ledsages af en forseglet prøve og er underskrevet af repræsentanter for det modtagende skib

- c) træffe de nødvendige foranstaltninger over for leverandører af skibsbrændstoffer, hvis det konstateres, at de har leveret brændstof, hvis sammensætning ikke svarer til det på leveringsattesten anførte
- d) sikre, at der tages de nødvendige skridt til at bringe enhver form for ikke-forskriftsmæssigt skibsbrændstof i overensstemmelse med de gældende bestemmelser."
- e) stk. 8 udgår.

7. Artikel 4b og 4c affattes således:

"Artikel 4b

Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes af skibe, som ligger ved kaj i Unionens havne

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at følgende fartøjer ikke anvender skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,10 vægtprocent:

- b) skibe ved kaj i fællesskabshavne, idet besætningen dog gives tilstrækkelig tid til at foretage alle nødvendige brændstofskift snarest muligt efter ankomsten til kaj og senest muligt inden afrejsen.

Medlemsstaterne kræver, at tidspunktet for alle brændstofskift anføres i skibenes logbøger.

2. Stk. 1 gælder ikke:

- a) når skibe ifølge offentliggjorte fartplaner skal ligge ved kaj i under to timer
- d) for skibe, der standser alle motorer og anvender strøm fra land, mens de ligger ved kaj i havne.

3. Medlemsstaterne sikrer, at marine gasolier ikke markedsføres på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende marine gasolier overstiger 0,10 vægtprocent.

Artikel 4c

Emissionsreduktionsmetoder

1. Medlemsstaterne tillader anvendelse af emissionsreduktionsmetoder for skibe uanset flag i deres havne, territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner som et alternativ til anvendelse af

skibsbrændstoffer, som opfylder kravene i artikel 4a og 4b, med forbehold af bestemmelserne i stk. 2 og 3.

2. Skibe, der anvender de i stk. 1 omhandlede emissionsreduktionsmetoder, skal til stadighed opnå reduktioner i SO₂-emissioner, der mindst svarer til de reduktioner, der ville være opnået ved anvendelse af skibsbrændstoffer, der opfylder kravene i artikel 4a og 4b. SO₂-emissionerne som følge af anvendelse af emissionsreduktionsmetoderne må ikke overstige de grænseværdier, der er fastsat i bilag 1.

3. De i stk. 1 omhandlede emissionsreduktionsmetoder skal opfylde de kriterier, der er anført i de i bilag 2.1 nævnte instrumenter, medmindre de erstattes eller suppleres af de kriterier, der er fastsat i bilag 2.2.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a vedrørende:

- ændring eller supplerung af de værdier, der er fastsat i bilag 1
- ændring eller supplerung af den i bilag 2.1 nævnte liste over instrumenter
- fastsættelse, ændring eller supplerung af de i bilag 2.2 nævnte kriterier og
- detaljerede krav for overvågning af emissioner, hvor det er relevant.

Kommissionen tager hensyn til bl.a. videnskabelige og teknologiske fremskridt samt de relevante instrumenter og standarder, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation."

8. Som artikel 4d og 4e indsættes:

"Artikel 4d

Godkendelse af emissionsreduktionsmetoder til anvendelse om bord på skibe der sejler under en medlemsstats flag

1. Emissionsreduktionsmetoder i henhold til Rådets direktiv 96/98/EF* godkendes i overensstemmelse med bestemmelserne i nævnte direktiv.

2. Emissionsreduktionsmetoder, der ikke er dækket af stk. 1, godkendes efter proceduren i artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2099/2002/EF af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS)** under hensyn til:

- a) de retningslinjer, der udarbejdes af IMO
- b) resultaterne af forsøg, der gennemføres i medfør af artikel 4e

* EFT L 241 af 29.8.1998, s. 27.

** EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

- c) virkningerne på miljøet, herunder de emissionsreduktioner, der kan opnås, og virkninger på økosystemer i beskyttede trafikhavne og anløbssteder og flodmundinger
- d) gennemførligheden af overvågning og kontrol.

Artikel 4e

Forsøg med nye emissionsreduktionsmetoder

Medlemsstaterne kan i samarbejde med andre medlemsstater, når dette er hensigtsmæssigt, godkende forsøg med emissionsreduktionsmetoder på skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, eller i farvande inden for deres jurisdiktion. Under disse forsøg er anvendelse af skibsbrændstoffer, der opfylder kravene i artikel 4a og 4b, ikke påkrævet, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Kommissionen og samtlige berørte havnestater får skriftlig meddelelse herom, senest seks måneder inden forsøgene påbegyndes
- 2) tilladelserne til forsøg dækker højst 18 måneder
- 3) alle medvirkende skibe installerer manipulationssikret udstyr til kontinuerlig overvågning af røggasemissionerne og anvender dette udstyr i hele forsøgsperioden
- 4) alle medvirkende skibe opnår emissionsreduktioner, der mindst svarer til dem, der ville være opnået ved hjælp af de grænseværdier for brændstofferne svovlindhold, der er fastlagt i dette direktiv
- 5) der forefindes i hele forsøgsperioden passende systemer til håndtering af affald fra emissionsreduktionsmetoderne
- 6) der foretages i hele forsøgsperioden en vurdering af virkningerne på havmiljøet, navnlig på økosystemer i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger
- 7) Kommissionen får forelagt de fuldstændige forsøgsresultater, og de gøres tilgængelige for offentligheden senest seks måneder efter forsøgenes afslutning."

9. Artikel 6 ændres således:

a) stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til ved stikprøver at kontrollere, at svovlindholdet i de anvendte brændstoffer er i overensstemmelse med artikel 3, 3a, 4, 4a og 4b. Prøvetagning påbegyndes på den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Prøvetagning foretages med tilstrækkelig hyppighed og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof og, i tilfælde af skibsbrændstoffer, for det brændstof, der

anvendes af skibe, når de befinder sig inden for relevante havområder og havne.

Følgende metoder til prøvetagning, analyse og inspektion af skibsbrændstoffer anvendes:

- a) prøvetagning af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, når dette er under levering til skibe, i overensstemmelse med retningslinjer for prøvetagning af fuelolie til påvisning af overensstemmelse med bilag VI til Marpol-konventionen^{*}, og analyse af dets svovlindhold
- b) prøvetagning og analyse af svovlindholdet i skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, der er indeholdt i brændstoftanke og i forseglede brændstofprøver om bord på skibe
- c) inspektion af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a vedrørende:

- i) hyppigheden af prøvetagningen
 - ii) prøvetagningsmetoderne
 - iii) definition af en prøve, der er repræsentativ for det undersøgte brændstof
 - iv) oplysninger, der skal indføres i skibenes logbøger og bunkerleveringsattester."
- b) stk. 1a udgår.
 - c) stk. 2 affattes således:

"2. Som referencemetode til bestemmelse af svovlindholdet benyttes ISO-metode 8754 (2003).

For at bestemme, om skibsbrændstoffer, der leveres til og anvendes om bord på skibe, overholder de svovlgrænser, der kræves i artikel 3, 3a, 4, 4a og 4b, anvendes verifikationsprocedure for brændselsolieprøver i henhold til Marpol, bilag VI^{**}."

10. Artikel 7 ændres således:

- a) stk. 1 affattes således:

"1. Hvert år inden den 30. juni forelægger medlemsstaterne på grundlag af resultaterne af det prøvetagnings-, analyse- og inspektionsarbejde, der udføres i overensstemmelse med artikel 6, Kommissionen en rapport om overholdelsen

^{*} Resolution MEPC.182(59), vedtaget den 17.7.2009.

^{**} Bilag VI til resolution MEPC.176(58) vedtaget den 10. oktober 2008 (revideret bilag VI til Marpol-konventionen).

af de svovlstandarder, der er fastsat i nærværende direktiv for det foregående år."

b) følgende indsættes som stk. 1a:

"1a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a vedrørende de oplysninger, der skal medtages i rapporten, og rapportens format."

c) stk. 2 og 3 udgår.

d) stk. 4 affattes således:

"4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a vedrørende tilpasningerne af artikel 2, nr. 1, 2, 3, 3a, 3b og 4, artikel 6, stk. 1, litra a), og stk. 2 til videnskabelige og tekniske fremskridt."

11. Artikel 8 udgår.

12. Artikel 9 udgår.

13. Følgende indsættes som artikel 9a:

"Artikel 9a

Udøvelse af delegationen

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de betingelser, der er fastlagt i denne artikel.
2. Delegationen af beføjelser omhandlet i artikel 4a, stk. 1a og 2, artikel 4c, stk. 4, artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1a, og artikel 7, stk. 4, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra [dato for dette direktivs ikrafttræden].
3. Delegationen af beføjelser omhandlet i artikel 4a, stk. 1a og 2, artikel 4c, stk. 4, artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1a, og artikel 7, stk. 4, kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer den delegation af beføjelser, der er angivet i afgørelsen, til ophør. Den har virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller en senere dato, der præciseres i afgørelsen. Den har ingen betydning for gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget efter artikel 4a, stk. 1a og 2, artikel 4c, stk. 4, artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1a, og artikel 7, stk. 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en periode på to måneder fra meddelelsen af denne retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne periode begge

har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på foranledning af Europa-Parlamentet eller Rådet."

14. Bilaget til direktiv 1999/32/EF erstattes af bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [12 måneder efter direktivets ikrafttræden]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i [...], den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

"BILAG 1

Maksimalle emissionsværdier for reduktionsmetoder som omhandlet i artikel 4c, stk. 2

Svovlgrænser for skibsbrændstof omhandlet i artikel 4a og 4b og regel 14.1 og 14.4 i bilag VI til Marpol-konventionen og tilsvarende emissionsgrænseværdier omhandlet i artikel 4c stk. 2

Svovlindhold i skibsbrændstof (% m/m)	Forholdet mellem emission af SO ₂ (ppm) og CO ₂ (% v/v)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Bemærk:-Anvendelse af emissionsgrænser i forholdet mellem CO₂ og SO₂ gælder kun, når der anvendes oliebaseret destillat eller residuale fuelolier.

- Ved rensningssystemer til udstødningsgas, der optager CO₂ under rensningsprocessen af udstødningsgassen, er det nødvendigt at måle CO₂ forud for rensningsprocessen og anvende CO₂-koncentrationen før rensning sammen med SO₂-kooncentrationen efter rensning."

"BILAG 2

Kriterier for anvendelse af emissionsreduktionsmetoder omhandlet i artikel 4c, stk 3

1. De emissionsreduktionsmetoder, der er omhandlet i artikel 4c, skal mindst opfylde de kriterier, der er anført i følgende instrumenter alt efter, hvilket instrument der er relevant:

<i>Emissionsreduktionsmetode</i>	<i>Den relevante kommissionsafgørelse</i>
Blanding af skibsbrændstof og fordampet gas	Kommissionens afgørelse 2010/769/EU af 13. december 2010 om fastlæggelse af kriterier for LNG-tankskibes anvendelse af teknologiske metoder som alternativ til anvendelse af skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold, der opfylder kravene i artikel 4b i Rådets direktiv 1999/32/EF om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/33/EF om svovlindholdet i skibsbrændstoffer (EUT L 328 af 14.12.2010, s. 15)
Rensningssystemer til udstødningsgas	IMO RESOLUTION MEPC.184(59) vedtaget den 17. juli 2009

2. Skibe, der anvender emissionsreduktionsmetoder i overensstemmelse med artikel 4c, skal:

- løbende overvåge og registrere emissionerne af svovldioxid og
- grundigt dokumentere, at eventuelle affaldsstrømme, der er udledt i havet, herunder i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger, ikke har nogen væsentlige negative virkninger på og ikke udgør risici for menneskers sundhed og miljøet."