

I

(Gesetzgebungsakte)

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2012/33/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 21. November 2012

zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Eines der Ziele der Umweltpolitik der Union, wie sie in den Umweltaktionsprogrammen und insbesondere dem mit Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁾ angenommenen sechsten Umweltaktionsprogramm beschrieben ist, besteht darin, eine Luftqualität zu erreichen, die keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht.
- (2) Nach Artikel 191 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zielt die Umweltpolitik der Union unter Berücksichtigung der

unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Regionen der Union auf ein hohes Schutzniveau ab.

- (3) In der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe⁽⁴⁾ werden Grenzwerte für den Schwefelgehalt von in der Union verwendetem Schweröl, Gasöl, Gasöl für den Seeverkehr und Schiffsdiesel festgelegt.
- (4) Die durch die Verbrennung von Schiffskraftstoffen mit hohem Schwefelgehalt verursachten Emissionen der Schifffahrt tragen zur Luftverunreinigung durch Schwefeldioxid und Partikel bei, die der menschlichen Gesundheit und der Umwelt schaden und zu sauren Niederschlägen beitragen. Ohne die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen würde die Schifffahrt bald mehr Emissionen verursachen als alle Quellen an Land zusammen.
- (5) Die durch Schiffe an Liegeplätzen verursachte Luftverschmutzung ist eine große Sorge für viele Hafenstädte, die sich um die Einhaltung der Grenzwerte der Union im Zusammenhang mit der Luftqualität bemühen.
- (6) Die Mitgliedstaaten sollten die Nutzung landseitiger Elektrizität fördern, weil die Stromversorgung von Schiffen derzeit in der Regel durch Hilfsmotoren erfolgt.
- (7) Gemäß der Richtlinie 1999/32/EG legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung jener Richtlinie und gegebenenfalls zusammen mit ihrem Bericht Änderungsvorschläge vor, insbesondere im Hinblick auf die Senkung der Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe, die in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten verwendet werden, und im Einklang mit den Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO).

⁽¹⁾ ABl. C 68 vom 6.3.2012, S. 70.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. September 2012 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 29. Oktober 2012.

⁽³⁾ ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13.

- (8) Im Jahr 2008 verabschiedete die IMO eine Entschließung zur Änderung von Anlage VI zum Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (nachstehend „MARPOL-Übereinkommen“). Die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen ist am 1. Juli 2010 in Kraft getreten.
- (9) Die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sieht unter anderem verschärfte Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten (1,00 % ab 1. Juli 2010 und 0,10 % ab 1. Januar 2015) sowie in Seegebieten außerhalb der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete (3,50 % ab 1. Januar 2012 und — im Prinzip — 0,50 % ab 1. Januar 2020) vor. Die meisten Mitgliedstaaten müssen gemäß ihren internationalen Verpflichtungen Schiffen in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten ab 1. Juli 2010 die Verwendung von Kraftstoffen mit einem maximalen Schwefelgehalt von 1,00 % vorschreiben. Um die Übereinstimmung mit internationalem Recht zu gewährleisten und in der Union eine ordnungsgemäße Durchsetzung der neuen global festgesetzten Normwerte für den Schwefelgehalt sicherzustellen, sollten die Bestimmungen der Richtlinie 1999/32/EG an die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen angeglichen werden. Um eine Mindestqualität von Kraftstoffen zu gewährleisten, die von den Schiffen zur Einhaltung der Kraftstoff- oder der Technologieauflagen verwendet werden, sollten Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt den allgemeinen Normwert von 3,50 Massenhundertteilen überschreitet, in der Union nicht verwendet werden dürfen, ausgenommen Kraftstoffe, mit denen Schiffe bebunkert werden, die Methoden zur Verringerung der Emissionen mit Betrieb in geschlossenen Verfahren anwenden.
- (10) Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete sind nach den Verfahren der IMO möglich. Falls weitere Änderungen, einschließlich Ausnahmen, in Bezug auf die Anwendung der Grenzwerte der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen eingeführt werden, sollte die Kommission solche Änderungen prüfen und, soweit angemessen, unverzüglich im Einklang mit dem AEUV den erforderlichen Vorschlag vorlegen, um die Richtlinie 1999/32/EG in volle Übereinstimmung mit den IMO-Vorschriften über SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete zu bringen.
- (11) Die Ausweisung neuer Emissions-Überwachungsgebiete sollte dem Verfahren der IMO gemäß Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterliegen und sollte sich auf fundierte ökologische und wirtschaftliche Gründe und wissenschaftliche Daten stützen.
- (12) Nach Regel 18 der revidierten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sollten sich die Mitgliedstaaten bemühen, für die Verfügbarkeit von Schiffskraftstoffen, die die Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllen, zu sorgen.
- (13) Angesichts der weltweiten Bedeutung der Umweltpolitik und der Emissionen der Schifffahrt sollten auf internationaler Ebene ambitionierte Emissionsnormen festgelegt werden.
- (14) Fahrgastschiffe werden größtenteils in Häfen oder nahe der Küste eingesetzt und haben erhebliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt. Zur Verbesserung der Luftqualität in Hafen- und Küstennähe müssen solche Schiffe Schiffskraftstoffe mit einem maximalen Schwefelgehalt von 1,50 % verwenden, bis für alle Schiffe in den Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten der Mitgliedstaaten verschärfte Normwerte für den Schwefelgehalt gelten.
- (15) Gemäß Artikel 193 AEUV hindert diese Richtlinie die Mitgliedstaaten nicht daran, verstärkte Schutzmaßnahmen beizubehalten oder zu ergreifen, um eine frühzeitige Umsetzung in Bezug auf den maximalen Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zu fördern, beispielsweise durch Einsatz von Methoden zur Verringerung der Emissionen außerhalb der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete.
- (16) Um den Übergang zu neuen Antriebstechnologien, mit denen die Emissionen im Seeverkehr weiter wesentlich reduziert werden können, zu erleichtern, sollte die Kommission zusätzlich Möglichkeiten sondieren, die Verbreitung gasbetriebener Schiffsmotoren zu ermöglichen und zu fördern.
- (17) Damit die Ziele der Richtlinie 1999/32/EG erreicht werden, müssen die Verpflichtungen bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen ordnungsgemäß durchgesetzt werden. Die Erfahrungen bei der Durchführung der Richtlinie 1999/32/EG haben gezeigt, dass eine striktere Überwachungs- und Durchsetzungsregelung erforderlich ist, um die ordnungsgemäße Durchführung jener Richtlinie zu gewährleisten. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, dass mit ausreichender Häufigkeit und Genauigkeit Proben von in Verkehr gebrachten oder an Bord von Schiffen verwendeten Schiffskraftstoffen genommen und die Logbücher und Tanklieferscheine der Schiffe regelmäßig überprüft werden. Außerdem müssen die Mitgliedstaaten eine Regelung für wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Richtlinie 1999/32/EG einführen. Um die Transparenz der Informationen zu verbessern, sollte außerdem vorgesehen werden, dass das Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.
- (18) Es hat sich gezeigt, dass die Berichterstattung der Mitgliedstaaten im Rahmen der Richtlinie 1999/32/EG aufgrund des Fehlens von harmonisierten und hinreichend genauen Bestimmungen zu Inhalt und Format der Berichte der Mitgliedstaaten nicht ausreicht, um die Einhaltung der genannten Richtlinie überprüfen zu können. Es müssen daher detailliertere Vorgaben für den Inhalt und das Format des Berichts festgelegt werden, um eine stärker harmonisierte Berichterstattung sicherzustellen.
- (19) Aufgrund der Verabschiedung der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)⁽¹⁾, mit der die Rechtsvorschriften der Union über Industrieemissionen neu gefasst wurden, müssen die den maximalen Schwefelgehalt von Schwerölen betreffenden Bestimmungen der Richtlinie 1999/32/EG geändert werden.

⁽¹⁾ ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17.

- (20) Die Einhaltung der niedrigen Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe insbesondere in den SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten kann zumindest kurzfristig zu einem erheblichen Anstieg der Preise für solche Kraftstoffe führen und sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in den an SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete angrenzenden Ländern auswirken. Es müssen geeignete Lösungen gefunden werden, um die Befolgungskosten für die betroffenen Branchen zu senken, indem beispielsweise alternative Verfahren zur Einhaltung der Bedingungen gestattet werden, die kostengünstiger sind als die Einhaltung der Kraftstoffauflagen, und erforderlichenfalls Unterstützung bereitgestellt wird. Die Kommission wird —unter anderem anhand der Berichte der Mitgliedstaaten— genau beobachten, wie sich die Einhaltung der neuen Kraftstoffqualitätsnormen durch die Schifffahrt auf diesen Sektor auswirkt, insbesondere in Bezug auf eine etwaige Verlagerung vom Seeverkehr auf den Landverkehr, und gegebenenfalls geeignete Abhilfemaßnahmen vorschlagen.
- (21) Die Begrenzung einer Verlagerung vom Seeverkehr auf den Landverkehr ist wichtig, weil ein Anwachsen des Anteils des Straßengüterverkehrs am Warentransport in vielen Fällen den Klimaschutzpolitischen Zielen der Union zuwiderlaufen und vermehrte Staubbildung bewirken würde.
- (22) Die Kosten der zusätzlichen Anforderungen an die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen könnten eine Verlagerung vom Seeverkehr auf den Landverkehr und nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftszweige herbeiführen. Die Kommission sollte Instrumente wie Marco Polo und das transeuropäische Verkehrsnetz umfassend zur gezielten Unterstützung nutzen, damit die Gefahr einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger minimiert wird. Die Mitgliedstaaten können es für notwendig erachten, im Einklang mit den geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen den von dieser Richtlinie betroffenen Wirtschaftsteilnehmern Unterstützung zu gewähren.
- (23) Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit den geltenden Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen und unbeschadet künftiger Änderungen dieser Leitlinien den von dieser Richtlinie betroffenen Wirtschaftsteilnehmern staatliche Beihilfen, einschließlich Beihilfen zur Nachrüstung bestehender Schiffe, gewähren, wenn solche Maßnahmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar im Sinn der Artikel 107 und 108 AEUV angesehen werden, insbesondere vor dem Hintergrund der geltenden Leitlinien über staatliche Beihilfen für den Umweltschutz. In diesem Zusammenhang kann die Kommission berücksichtigen, dass der Einsatz bestimmter emissionsmindernder Verfahren über die Anforderungen dieser Richtlinie hinausgeht, indem er nicht nur die Verringerung von Schwefeldioxidemissionen, sondern auch die anderer Emissionen bewirkt.
- (24) Der Zugang zu emissionsmindernden Verfahren sollte erleichtert werden. Diese Verfahren können Emissionsminderungen bewirken, die zumindest gleich groß oder sogar größer sind als diejenigen, die sich durch den Einsatz von schwefelarmen Kraftstoffen erzielen lassen, sofern diese Verfahren keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Umwelt wie etwa die Meeresökosysteme haben und ihre Ausarbeitung geeigneten Genehmigungs- und Kontrollmechanismen unterliegt. Die bereits bekannten alternativen Verfahren wie beispielsweise der Einsatz von Abgaswäschern an Bord oder die Mischung von Kraftstoff und verflüssigtem Erdgas (LNG) oder der Einsatz von Biokraftstoffen sollten in der Union anerkannt werden. Außerdem müssen die Erprobung und Entwicklung neuer emissionsmindernder Verfahren gefördert werden, um unter anderem eine Verlagerung vom Seeverkehr auf den Landverkehr zu begrenzen.
- (25) Emissionsmindernde Verfahren können wesentliche Emissionsminderungen bewirken. Daher sollte die Kommission die Erprobung und Entwicklung solcher Technologien fördern, unter anderem indem sie die Einrichtung eines gemeinsam mit der Industrie finanzierten Programms in Betracht zieht, das auf den Grundsätzen ähnlicher Programme, wie der Initiative „Clean Sky“, aufbaut.
- (26) Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern die Maßnahmen weiterentwickeln, die in dem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen vom 16. September 2011 mit dem Titel „Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox“ vorgestellt werden.
- (27) Durch alternative Emissionsminderungsverfahren, wie sie bestimmte Arten von Abgasreinigungsanlagen ermöglichen, könnten Abfallprodukte entstehen, die ordnungsgemäß behandelt und nicht ins Meer eingeleitet werden sollten. In Erwartung der Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände⁽¹⁾ sollten die Mitgliedstaaten entsprechend ihren internationalen Verpflichtungen dafür sorgen, dass Hafenauffangeinrichtungen verfügbar sind, die dem Bedarf von Schiffen mit Abgasreinigungssystemen gerecht werden. Bei der Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG sollte die Kommission die Möglichkeit prüfen, Rückstände aus Abgasreinigungssystemen in die in der genannten Richtlinie enthaltene grundsätzliche Regelung einzubeziehen, wonach im Rahmen der Hafengebühren keine gesonderten Gebühren für Schiffsabfälle erhoben werden.
- (28) Die Kommission sollte im Zuge der Überarbeitung ihrer Politik zur Luftqualität im Jahr 2013 prüfen, wie die Luftverschmutzung, einschließlich in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten, verringert werden kann.
- (29) Für die Durchführung der Richtlinie 1999/32/EG sind wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen von Bedeutung. Die Mitgliedstaaten sollten im Rahmen dieser Sanktionen Geldbußen vorsehen, die so berechnet sind, dass den Verantwortlichen zumindest der wirtschaftliche Gewinn aus ihren Verstößen entzogen wird, und die sich bei wiederholten Verstößen stufenweise erhöhen. Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission die Bestimmungen über Sanktionen mitteilen.

⁽¹⁾ ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

- (30) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, mit denen zur Anpassung der Vorschriften der Richtlinie 1999/32/EG an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt, und um eine genaue Übereinstimmung mit den einschlägigen Instrumenten der IMO sicherzustellen, gleichwertige Emissionswerte bei emissionsmindernden Verfahren und die Kriterien für den Einsatz dieser Verfahren geändert sowie zur Anpassung der Vorschriften der Richtlinie 1999/32/EG an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Artikel 2 Nummern 1, 2, 3, 3a, 3b und 4, Artikel 6 Absatz 1a und Artikel 6 Absatz 2 jener Richtlinie geändert werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (31) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 1999/32/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren ⁽¹⁾, ausgeübt werden.
- (32) Der Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe, der mit der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) ⁽²⁾ eingesetzt wurde, sollte die Kommission bei der Genehmigung von emissionsmindernden Verfahren unterstützen, die nicht unter die Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung ⁽³⁾ fallen.
- (33) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu Erläuternde Dokumente ⁽⁴⁾ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen innerstaatlicher Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (34) Die Richtlinie 1999/32/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 1999/32/EG

Die Richtlinie 1999/32/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung an Bord von Schiffen, auf denen genehmigte emissionsmindernde Verfahren gemäß den Artikeln 4c und 4e eingesetzt werden, unbeschadet des Artikels 3a.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummern 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„1. ‚Schweröl‘

— jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffs-kraftstoffen —, der den Definitionen der KN-Codes 2710 19 51 bis 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 und 2710 20 39 entspricht, oder

— jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff, mit Ausnahme der unter den Nummern 2 und 3 genannten Gasöle, der aufgrund seines Destillationsbereichs unter die Schweröle fällt, die zur Verwendung als Kraft- oder Brennstoff bestimmt sind und bei deren Destillation bei 250 °C nach der ASTM-D86-Methode weniger als 65 Raumbunderteile (einschließlich Destillationsverlusten) übergehen. Kann die Destillation nicht anhand der ASTM-D86-Methode bestimmt werden, wird das Erdölerzeugnis ebenfalls als Schweröl eingestuft;

2. ‚Gasöl‘

— jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffs-kraftstoffen —, der den Definitionen der KN-Codes 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 oder 2710 20 19 entspricht, oder

— jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffs-kraftstoffen —, bei dessen Destillation bei 250 °C nach der ASTM-D86-Methode weniger als 65 Raumbunderteile (einschließlich Destillationsverlusten) und bei 350 °C mindestens 85 Raumbunderteile (einschließlich Destillationsverlusten) übergehen.

Dieselskraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselskraftstoffen ^(*) fallen nicht unter diese Begriffsbestimmung. Kraftstoffe für mobile Maschinen und Geräte sowie für landwirtschaftliche Zugmaschinen fallen ebenfalls nicht unter diese Begriffsbestimmung;

^(*) ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.“

⁽¹⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

⁽²⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

⁽⁴⁾ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

b) Die Nummern 3a und 3b erhalten folgende Fassung:

„3a) ‚Schiffsdiesel‘ jeden Schiffskraftstoff gemäß der Definition für die Güteklasse DMB nach Tabelle I der ISO-Norm 8217 ohne Berücksichtigung der Bezugnahme auf den Schwefelgehalt;

3b) ‚Gasöl für den Seeverkehr‘ jeden Schiffskraftstoff gemäß der Definition für die Güteklassen DMX, DMA und DMZ nach Tabelle I der ISO-Norm 8217 ohne Berücksichtigung der Bezugnahme auf den Schwefelgehalt.“

c) Nummer 3m erhält folgende Fassung:

„3m) ‚emissionsminderndes Verfahren‘ alle zum Einbau in ein Schiff bestimmten Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder anderen Verfahren, alternativen Kraftstoffe oder Einhaltungsverfahren, die alternativ zu die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllenden schwefelarmen Schiffskraftstoffen eingesetzt werden, verifizierbar und quantifizierbar sind und durchgesetzt werden können.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schweröle, deren Schwefelgehalt 1 Massenhundertteil überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet werden.

(2) Bis 31. Dezember 2015 gilt Absatz 1 vorbehaltlich einer geeigneten Überwachung der Emissionen durch die zuständigen Behörden nicht für Schweröle, die

a) in den von der Richtlinie 2001/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft (*) erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die unter Artikel 4 Absatz 1 oder 2 oder Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a jener Richtlinie fallen und die in jener Richtlinie genannten Schwefeldioxidemissionsgrenzwerte für derartige Anlagen einhalten;

b) in den von der Richtlinie 2001/80/EG erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die unter Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b und Artikel 4 Absatz 6 jener Richtlinie fallen und deren gemittelte monatliche Schwefeldioxidemissionen $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;

c) in nicht unter Buchstabe a oder b fallenden Feuerungsanlagen verwendet werden, deren gemittelte monatliche Schwefeldioxidemissionen $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;

d) für die Verfeuerung in Raffinerien bestimmt sind, wenn die über alle Feuerungsanlagen der Raffinerie — ausgenommen Feuerungsanlagen gemäß den Buchstaben a und b sowie Gasturbinen und Gasmotoren — gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen unabhängig vom Brennstoff oder von der Brennstoffkombination $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten.

(3) Ab 1. Januar 2016 gilt Absatz 1 vorbehaltlich einer geeigneten Überwachung der Emissionen durch die zuständigen Behörden nicht für Schweröle, die

a) in den von Kapitel III der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (**) erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die die in Anhang V jener Richtlinie genannten Schwefeldioxidemissionsgrenzwerte für derartige Anlagen einhalten oder — falls diese Emissionsgrenzwerte nach Maßgabe jener Richtlinie keine Anwendung finden — deren gemittelte monatliche Schwefeldioxidemissionen $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;

b) in nicht unter Buchstabe a fallenden Feuerungsanlagen verwendet werden, deren gemittelte monatliche Schwefeldioxidemissionen $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;

c) für die Verfeuerung in Raffinerien bestimmt sind, wenn die über alle Feuerungsanlagen der Raffinerie — ausgenommen Feuerungsanlagen gemäß Buchstabe a sowie Gasturbinen und Gasmotoren — gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen unabhängig vom Brennstoff oder von der Brennstoffkombination $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten.

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Feuerungsanlagen, in denen Schweröle mit einem höheren als dem in Absatz 1 genannten Schwefelgehalt verwendet werden, nicht ohne eine von einer zuständigen Behörde ausgestellte Genehmigung betrieben werden, in der die Emissionsgrenzwerte festgelegt sind.

(*) ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 1.

(**) ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17.“

b) Absatz 3 wird gestrichen.

4. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 3a

Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt 3,50 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet werden, ausgenommen Kraftstoffe, mit denen Schiffe bebunkert werden, die die in Artikel 4c vorgesehenen emissionsmindernden Verfahren mit Betrieb in geschlossenen Systemen anwenden.“

5. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Gasöl, dessen Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet wird.“

6. Artikel 4a wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zur Verwendung in den Hoheitsgewässern, in ausschließlichen Wirtschaftszonen und in Schadstoffkontrollgebieten der Mitgliedstaaten, einschließlich SOx-Emissions-Überwachungsgebieten, sowie in Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Union“;

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in den Teilen ihrer Hoheitsgewässer, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebiete, die in einem SOx-Emissions-Überwachungsgebiet liegen, keine Schiffskraftstoffe verwendet werden, deren Schwefelgehalt folgende Werte überschreitet:

a) 1,00 Massenhundertteile bis 31. Dezember 2014;

b) 0,10 Massenhundertteile ab 1. Januar 2015.

Dieser Absatz gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich Schiffen, die ihre Fahrt außerhalb der Union angetreten haben. Die Kommission berücksichtigt in gebührendem Umfang künftige Änderungen der in SOx-Emissions-Überwachungsgebieten geltenden Anforderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und legt gegebenenfalls relevante Vorschläge zur entsprechenden Änderung dieser Richtlinie unverzüglich vor.“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und

Schadstoffkontrollgebieten keine Schiffskraftstoffe verwendet werden, deren Schwefelgehalt folgende Werte überschreitet:

a) 3,50 Massenhundertteile ab 18. Juni 2014;

b) 0,50 Massenhundertteile ab 1. Januar 2020.

Dieser Absatz gilt unbeschadet der Absätze 1 und 4 sowie des Artikels 4b für Schiffe aller Flaggen einschließlich Schiffen, die ihre Fahrt außerhalb der Union angetreten haben.“

d) Die Absätze 4, 5, 6 und 7 werden durch folgende Absätze ersetzt:

„(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen bis zum 1. Januar 2020 alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder zu einem Hafen der Union betriebene Fahrgastschiffe in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten außerhalb von SOx-Emissions-Überwachungsgebieten keine Schiffskraftstoffe verwenden, deren Schwefelgehalt 1,50 Massenhundertteile überschreitet.

Die Mitgliedstaaten sind zumindest in Bezug auf Schiffe unter ihrer Flagge und auf Schiffe aller Flaggen während des Aufenthalts in ihren Häfen für die Durchsetzung dieser Vorschrift zuständig.

(5) Die Mitgliedstaaten verlangen das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung.

(5a) Die Mitgliedstaaten bemühen sich, für die Verfügbarkeit von Schiffskraftstoffen, die die Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllen, zu sorgen, und unterrichten die Kommission über die Verfügbarkeit solcher Schiffskraftstoffe in ihren Häfen und an ihren Terminals.

(5b) Wenn ein Mitgliedstaat feststellt, dass ein Schiff die Normen für Schiffskraftstoffe, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, nicht erfüllt, ist die zuständige Behörde des Mitgliedstaats befugt, die Vorlage folgender Nachweise für das Schiff zu verlangen:

a) Aufzeichnungen zu den Maßnahmen, die zur Einhaltung der Vorschriften getroffen wurden,

b) Nachweise, die belegen, dass ausweislich des Routenplans versucht wurde, den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechenden Schiffskraftstoff zu beschaffen, und, wenn dieser nicht planmäßig lieferbar war, Nachweise, die belegen, dass versucht wurde, Alternativen zur Versorgung mit solchem Schiffskraftstoff zu finden, und dass trotz größter Bemühungen um die Beschaffung von den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechendem Schiffskraftstoff kein solcher Kraftstoff zum Kauf zur Verfügung stand.

Das Schiff ist nicht dazu verpflichtet, im Interesse der Einhaltung der Vorschriften vom vorgesehenen Kurs abzuweichen oder die Weiterfahrt über Gebühr hinauszuzögern.

Erbringt ein Schiff die in Unterabsatz 1 genannten Belege, berücksichtigt der jeweilige Mitgliedstaat alle einschlägigen Begleitumstände und die vorgelegten Nachweise bei der Festlegung der in diesem Fall zu treffenden Maßnahmen; dazu gehört auch der Verzicht auf Kontrollmaßnahmen.

Wenn ein Schiff keinen Schiffskraftstoff beschaffen kann, der den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, setzt es seinen Flaggenstaat und die zuständige Behörde des jeweiligen Bestimmungshafens davon in Kenntnis.

Die Hafenstaaten unterrichten die Kommission, wenn ein Schiff den Nachweis dafür erbracht hat, dass Schiffskraftstoff, der den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, nicht verfügbar war.

(6) Die Mitgliedstaaten ergreifen in Übereinstimmung mit der Regel 18 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen folgende Maßnahmen:

- a) sie führen ein öffentlich zugängliches Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen;
- b) sie stellen sicher, dass der Schwefelgehalt aller in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe vom Lieferanten auf einem Tanklieferschein vermerkt wird, dem eine versiegelte, vom Vertreter des empfangenden Schiffs gezeichnete Probe beigelegt ist;
- c) sie leiten geeignete Schritte gegen Lieferanten von Schiffskraftstoffen ein, die Kraftstoff geliefert haben, der nicht den Angaben auf dem Tanklieferschein entspricht;
- d) sie stellen sicher, dass Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, damit etwaige den Vorschriften nicht entsprechende Schiffskraftstoffe den Vorschriften angepasst werden.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schiffsdiesel, dessen Schwefelgehalt 1,50 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht in Verkehr gebracht wird.“

e) Absatz 8 wird gestrichen.

7. Die Artikel 4b und 4c erhalten folgende Fassung:

„Artikel 4b

Schwefelhöchstgehalt von Schiffskraftstoffen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen der Union

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe am Liegeplatz in Häfen der Union keine Schiffskraftstoffe verwenden, deren

Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet, wobei der Besatzung ausreichend Zeit eingeräumt wird, so bald wie möglich nach der Ankunft am Liegeplatz und so spät wie möglich vor der Abfahrt die notwendige Kraftstoffumstellung vorzunehmen.

Die Mitgliedstaaten verlangen, dass der Zeitpunkt der Kraftstoffumstellung in den Logbüchern festgehalten wird.

(2) Absatz 1 gilt nicht

- a) für Schiffe, die sich nach den veröffentlichten Fahrplänen voraussichtlich weniger als zwei Stunden am Liegeplatz befinden;
- b) für Schiffe, die am Liegeplatz in den Häfen alle Motoren abschalten und landseitige Elektrizität nutzen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Gasöl für den Seeverkehr, dessen Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht in Verkehr gebracht wird.

Artikel 4c

Emissionsmindernde Verfahren

(1) Die Mitgliedstaaten gestatten vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 dieses Artikels die Anwendung von emissionsmindernden Verfahren durch Schiffe aller Flaggen in ihren Häfen, Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten als Alternative zum Einsatz von Schiffskraftstoffen, die die Anforderungen der Artikel 4a und 4b erfüllen.

(2) Schiffe, die emissionsmindernde Verfahren gemäß Absatz 1 anwenden, müssen kontinuierlich Verringerungen der Schwefeldioxidemissionen erreichen, die mindestens denjenigen entsprechen, die durch den Einsatz von Schiffskraftstoffen erzielt worden wären, die die Anforderungen der Artikel 4a und 4b erfüllen. Entsprechende Emissionswerte sind gemäß Anhang I festzulegen.

(2a) Als alternative Maßnahme zur Verringerung der Emissionen fördern die Mitgliedstaaten die Nutzung von landseitigen Stromversorgungssystemen durch im Hafen liegende Schiffe.

(3) Die emissionsmindernden Verfahren gemäß Absatz 1 müssen die Kriterien erfüllen, die in den Instrumenten gemäß Anhang II festgelegt wurden.

(4) Soweit es durch den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt in Bezug auf alternative emissionsmindernde Verfahren gerechtfertigt ist, und so, dass die genaue Übereinstimmung mit den einschlägigen von der IMO verabschiedeten Instrumenten und Normen gewährleistet ist,

- a) wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen;

b) erlässt die Kommission gegebenenfalls Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Anforderungen an die Emissionsüberwachung. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

8. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 4d

Genehmigung von emissionsmindernden Verfahren zur Anwendung an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats

(1) Emissionsmindernde Verfahren, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 96/98/EG des Rates (*) fallen, werden gemäß der genannten Richtlinie genehmigt.

(2) Nicht unter Absatz 1 dieses Artikels fallende emissionsmindernde Verfahren werden nach dem Verfahren gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) (**) genehmigt, wobei Folgendes berücksichtigt wird:

- a) von der IMO ausgearbeitete Leitlinien;
- b) die Ergebnisse etwaiger gemäß Artikel 4e durchgeführter Versuche;
- c) Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich erreichbarer Emissionsminderungen, und Auswirkungen auf die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen;
- d) Durchführbarkeit der Überwachung und Überprüfung.

Artikel 4e

Erprobung neuer emissionsmindernder Verfahren

Die Mitgliedstaaten können — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten — Versuche mit emissionsmindernden Verfahren für Schiffe unter ihrer Flagge oder in Seegebieten ihres Hoheitsbereichs genehmigen. Bei diesen Versuchen ist die Verwendung von Schiffskraftstoffen, die die Anforderungen der Artikel 4a und 4b erfüllen, nicht obligatorisch, sofern

- a) die Kommission und jeder betroffene Hafenstaat mindestens sechs Monate vor Beginn der Versuche schriftlich unterrichtet wird;
- b) die Versuchsgenehmigungen nicht länger als 18 Monate gelten;
- c) auf allen beteiligten Schiffen manipulationssichere Geräte zur ununterbrochenen Überwachung der Schornsteinemissionen angebracht und während des gesamten Versuchszeitraums verwendet werden;

d) auf allen beteiligten Schiffen Emissionsminderungen erzielt werden, die den Emissionsminderungen, die durch die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt im Kraftstoff erzielt würden, zumindest gleichwertig sind;

e) geeignete Abfallentsorgungssysteme für die Abfälle vorhanden sind, die aufgrund der emissionsmindernden Verfahren während des Versuchszeitraums anfallen;

f) während des Versuchszeitraums die Auswirkungen auf die Meeresumwelt, insbesondere die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen, untersucht werden und

g) die vollständigen Ergebnisse innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung der Versuche der Kommission übermittelt und öffentlich zugänglich gemacht werden.

Artikel 4f

Finanzielle Maßnahmen

Die Mitgliedstaaten können finanzielle Maßnahmen zugunsten der von dieser Richtlinie betroffenen Wirtschaftsteilnehmer ergreifen, soweit diese Maßnahmen mit den auf diesem Gebiet geltenden und noch zu erlassenden Vorschriften über staatliche Beihilfen in Einklang stehen.

(*) ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

(**) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.“

9. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Probenahmen und Analysen

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um durch Probenahmen zu kontrollieren, ob der Schwefelgehalt der verwendeten Kraft- und Brennstoffe den Artikeln 3, 3a, 4, 4a und 4b entspricht. Die Probenahmen beginnen zu dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den maximalen Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen regelmäßig, mit ausreichender Häufigkeit und mit ausreichenden Mengen so vorgenommen werden, dass die Proben für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie — im Fall von Schiffskraftstoffen — für den von Schiffen während ihres Aufenthalts in den betreffenden Seegebieten und Häfen verwendeten Kraftstoff repräsentativ sind. Die Proben sind unverzüglich zu analysieren.

(1a) Die nachstehenden Mittel sind zur Probenahme, Analyse und Überprüfung von Schiffskraftstoffen einzusetzen:

- a) Überprüfung von Logbüchern und Tanklieferscheinen;

und gegebenenfalls die nachstehenden Mittel zur Probenahme und Analyse:

b) Probenahme während der Lieferung von Schiffskraftstoff zur Verfeuerung an Bord von Schiffen gemäß den am 17. Juli 2009 durch die Entschließung 182(59) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC für ‚Marine Environment Protection Committee‘) der IMO angenommenen Leitlinien für die Entnahme von Kraftstoffproben zur Überprüfung der Einhaltung der revidierten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen (*) und Analyse des Schwefelgehalts; oder

c) Probenahme und Analyse des Schwefelgehalts von zur Verfeuerung an Bord bestimmtem Schiffskraftstoff in Tanks, sofern technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, und in verschlossenen Behältern an Bord von Schiffen.

(1b) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, die Folgendes betreffen:

- a) die Häufigkeit der Probenahmen;
- b) die Probenahmeverfahren;
- c) die Definition einer für den geprüften Brenn- oder Kraftstoff repräsentativen Probenahme.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Die Referenzmethode für die Bestimmung des Schwefelgehalts ist die ISO-Methode 8754 (2003) oder die Methode PrEN ISO 14596 (2007).

Um festzustellen, ob ein an Schiffe gelieferter und an Bord von Schiffen verwendeter Schiffskraftstoff die in den Artikeln 3a, 4, 4a und 4b vorgeschriebenen Schwefelgrenzwerte einhält, wird das in Anhang VI zu Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen festgelegte Verfahren zur Kraftstoffüberprüfung angewendet.“

10. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission auf der Grundlage der Ergebnisse der Probenahmen, Analysen und Überprüfungen gemäß Artikel 6 jährlich bis zum 30. Juni einen Bericht über die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Normwerte für den Schwefelgehalt für das vorangegangene Jahr vor.

Binnen 12 Monaten ab dem in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Datum veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie auf der Grundlage der gemäß Unterabsatz 1

vorgelegten Berichte und der Mitteilungen über die Verfügbarkeit von den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechenden Schiffskraftstoffen, die die Mitgliedstaaten nach Artikel 4a Absatz 5b Unterabsatz 5 vorzulegen haben. Die Kommission bewertet die Notwendigkeit einer weiteren Verschärfung der einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie und schlägt entsprechende Rechtsakte vor.“

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte über die in den Bericht aufzunehmenden Angaben und das Berichtsformat zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

c) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 31. Dezember 2013 einen Bericht vor, dem gegebenenfalls Legislativvorschläge beizufügen sind. In ihrem Bericht untersucht sie das Potenzial für Verringerungen der Luftbelastung und berücksichtigt dabei unter anderem die gemäß den Absätzen 1 und 1a erstellten Jahresberichte, die beobachtete Entwicklung der Luftqualität und der Versauerung, die Kraftstoffkosten, die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen und die beobachtete Verlagerung auf andere Verkehrsträger sowie die Fortschritte bei der Verringerung der Emissionen von Schiffen.

(3) Die Kommission konzipiert in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern bis 31. Dezember 2012 Maßnahmen zur Förderung der Einhaltung der Umweltnormen dieser Richtlinie und zur Minimierung der möglichen nachteiligen Auswirkungen, einschließlich solcher Maßnahmen, die in dem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen vom 16. September 2011 mit dem Titel ‚Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox‘ vorgestellt werden.“

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9a delegierte Rechtsakte zur Anpassung von Artikel 2 Nummern 1, 2, 3, 3a, 3b und 4, Artikel 6 Absatz 1a und Artikel 6 Absatz 2 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt zu erlassen. Diese Anpassungen dürfen keine unmittelbaren Änderungen des Geltungsbereichs dieser Richtlinie oder der in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für Schwefel in Kraftstoffen mit sich bringen.“

11. Artikel 8 wird gestrichen.

12. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (*).

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(*) ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.“

13. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 9a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4c Absatz 4 und Artikel 7 Absatz 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 17. Dezember 2012 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4c Absatz 4 und Artikel 7 Absatz 4 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von

delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4c Absatz 4 und Artikel 7 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um drei Monate verlängert.“

14. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind.

(2) Die festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und können Geldbußen vorsehen, die so berechnet sind, dass den Verantwortlichen zumindest der wirtschaftliche Gewinn aus ihren Verstößen entzogen wird, und die sich bei wiederholten Verstößen stufenweise erhöhen.“

15. Der Anhang der Richtlinie 1999/32/EG erhält die Fassung des Anhangs dieser Richtlinie.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis 18. Juni 2014 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 4***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 21. November 2012.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. D. MAVROYIANNIS

ANHANG

„ANHANG I

**FÜR EMISSIONSMINDERNDE VERFAHREN GELTENDE GLEICHWERTIGE EMISSIONSWERTE GEMÄß
ARTIKEL 4c ABSATZ 2**

Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe gemäß den Artikeln 4a und 4b sowie Regel 14 Nummern 1 und 4 von Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sowie entsprechende Emissionswerte gemäß Artikel 4c Absatz 2

Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen (% m/m)	Verhältnis SO ₂ -Emissionen (ppm)/CO ₂ -Emissionen (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Anmerkung:

- Die Grenzwerte für das Verhältnis der Emissionen können nur bei Verwendung von Destillat- oder Rückstandskraftstoffen auf Erdölbasis angewendet werden.
- In begründeten Fällen kann die CO₂-Konzentration, wenn sie durch die Abgasreinigungsanlage gesenkt wird, am Einlasspunkt der Abgasreinigungsanlage gemessen werden, vorausgesetzt, dass die Korrektheit dieser Methode eindeutig nachweisbar ist.

ANHANG II

KRITERIEN GEMÄß ARTIKEL 4c ABSATZ 3 FÜR DIE ANWENDUNG EMISSIONSMINDERNDER VERFAHREN

Die emissionsmindernden Verfahren gemäß Artikel 4c müssen mindestens den in den nachstehenden Instrumenten gegebenenfalls spezifizierten Kriterien entsprechen:

Emissionsminderndes Verfahren	Verwendungskriterien
Mischung von Schiffskraftstoff und Abdampf	Beschluss 2010/769/EU der Kommission vom 13. Dezember 2010 über die Festlegung von Kriterien für den Einsatz von Technologien, die bei Flüssiggastankern eine Alternative zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe darstellen, die den Anforderungen des Artikels 4b der Richtlinie 1999/32/EG des Rates über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen geänderten Fassung entsprechen ⁽¹⁾ .
Abgasreinigungssysteme	Entschließung MEPC.184(59), verabschiedet am 17. Juli 2009, „Waschwasser aus Abgasreinigungsanlagen, die Chemikalien, Zusätze und Zubereitungen einsetzen, und vor Ort erzeugte relevante Chemikalien“ im Sinne der Nummer 10.1.6.1 der Entschließung MEPC.184(59) dürfen nicht ins Meer, einschließlich geschlossener Häfen und Flussmündungen, eingeleitet werden, wenn der Betreiber des Schiffes nicht nachweist, dass die Waschwassereinleitung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht. Handelt es sich bei der eingesetzten Chemikalie um Natronlauge, genügt es, dass das Waschwasser den Kriterien der Entschließung MEPC.184(59) entspricht und sein pH-Wert nicht mehr als 8,0 beträgt.
Biokraftstoffe	Einsatz von Biokraftstoffen gemäß der Definition in der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen ⁽²⁾ , die den einschlägigen CEN- und ISO-Normen genügen. Mischungen von Biokraftstoffen und Schiffskraftstoffen müssen den Schwefelgehaltsnormen nach Artikel 3a, Artikel 4a Absätze 1, 1a und 4 und Artikel 4b dieser Richtlinie genügen.

⁽¹⁾ ABl. L 328 vom 14.12.2010, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16.“