

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2005/33/EF

af 6. juli 2005

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 oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, 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/EF ⁽⁴⁾ på grundlag af principperne i traktatens artikel 174, skal sikre luftkvalitet på et niveau, der ikke medfører en uacceptabel belastning af og risiko for menneskers sundhed og miljøet.

⁽¹⁾ EUT C 45 E af 25.2.2003, s. 277.

⁽²⁾ EUT C 208 af 3.9.2003, s. 27.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 4. juni 2003 (EUT C 68 E af 18.3.2004, s. 311), Rådets fælles holdning af 9. december 2004 (EUT C 63 E af 15.3.2005, s. 26) og Europa-Parlamentets holdning af 13.4 april 2005 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 23. maj 2005.

⁽⁴⁾ EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

(2) Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer ⁽⁵⁾ fastsætter det maksimale svovlindhold i fuelolie, gasolie og marinegasolie, der anvendes i Fællesskabet.

(3) I henhold til direktiv 1999/32/EF skal Kommissionen overveje, hvilke foranstaltninger der kan træffes for at nedsætte det bidrag til forurening, der skyldes forbrænding af andre skibsbrændstoffer end marinegasolier, og om fornødent fremsætte forslag herom.

(4) Emissioner fra skibsfart, som skyldes brug af skibsbrændstoffer med et højt svovlindhold, bidrager til forurening af luften med svovldioxid og partikler. Dette er skadeligt for menneskers sundhed og skader også miljøet, offentlig og privat ejendom samt kulturarven og bidrager til forureningen.

(5) Mennesker og natur i kyst- og havneområder er særlig hårdt ramt af forurening fra skibe, der bruger stærkt svovlholdige brændstoffer. Derfor er særlige foranstaltninger på dette område nødvendige.

(6) Foranstaltningerne i dette direktiv supplerer medlemsstaternes nationale foranstaltninger for at overholde emissionslofterne for luftforurenende stoffer som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/81/EF ⁽⁶⁾.

(7) En reduktion af svovlindholdet i skibsbrændstoffer indebærer en række fordele med hensyn til drift og vedligeholdelse og gør det lettere at anvende visse teknologier til emissionsreduktion, såsom selektiv katalytisk reduktion, effektivt.

⁽⁵⁾ EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

⁽⁶⁾ EFT L 309 af 27.11.2001, s. 22. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003

- (8) I henhold til traktaten skal der tages hensyn til de særlige karakteristika, der gør sig gældende i regionerne i Fællesskabets yderste periferi, dvs. de franske oversøiske departementer samt Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer.
- (9) I 1997 blev der på en diplomatisk konference vedtaget en protokol om ændring af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe fra 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978 (i det følgende benævnt »Marpol-konventionen«). Protokollen tilføjer et nyt bilag VI til Marpol-konventionen med regler vedrørende luftforurening fra skibe. Protokollen fra 1997, og dermed bilag VI til Marpol-konventionen, træder i kraft den 19. maj 2005.
- (10) I bilag VI til Marpol-konventionen hedder det, at visse områder skal udpeges som særlige områder med henblik på begrænsning af emissionen af svovloxid (i det følgende benævnt »SO_x-kontrolområder«). Østersøen er allerede udpeget som et sådant område. Drøftelser i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har ført til enighed om princippet i at udpege Nordsøen, herunder Den Engelske Kanal, som et SO_x-kontrolområde efter bilag VI's ikrafttræden.
- (11) På grund af skibsfartens globale karakter bør der gøres en aktiv indsats for at finde internationale løsninger. Kommissionen og medlemsstaterne bør bestræbe sig på inden for rammerne af IMO at sikre en reduktion på verdensplan af det maksimalt tilladte svovlindhold i skibsbrændstoffer og i den forbindelse også undersøge, om yderligere farvande bør udpeges som SO_x-kontrolområder i overensstemmelse med Marpol-konventionens bilag VI.
- (12) For at opfylde målene med dette direktiv er det nødvendigt at håndhæve forpligtelserne med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Det er nødvendigt at indføre effektiv prøvetagning og afskrækkende bøder i hele Fællesskabet for at sikre en troværdig gennemførelse af dette direktiv. Medlemsstaterne bør træffe håndhævelsesforanstaltninger over for fartøjer, der fører deres flag, og over for fartøjer uanset flag, når de befinder sig i den pågældende medlemsstats havne. Medlemsstaterne bør også arbejde tæt sammen om at træffe yderligere håndhævelsesforanstaltninger over for andre fartøjer i overensstemmelse med international havret.
- (13) For at søfartssektoren kan få tilstrækkelig tid til at foretage de tekniske tilpasninger til et maksimalt vægtindhold af svovl på 0,1 % i skibsbrændstoffer, der anvendes af fartøjer til sejlads på indre vandveje og af skibe, som ligger ved kaj i fællesskabshavne, bør dette krav gælde fra den 1. januar 2010. Denne frist vil muligvis indebære tekniske problemer for Grækenland, og der bør derfor indføres en midlertidig undtagelse for visse nærmere bestemte fartøjer, der udfører sejlads inden for græsk territorium.
- (14) Dette direktiv bør betragtes som det første skridt i en løbende proces til reduktion af skibes svovlemissioner, og det bør åbne mulighed for yderligere emissionsreduktioner ved hjælp af lavere grænseværdier for svovlindhold og reduktionsteknologier samt for udvikling af økonomiske instrumenter som et incitament til at opnå væsentlige reduktioner.
- (15) Det er af afgørende betydning at styrke medlemsstaternes holdning i forhandlingerne i IMO for især under revisionen af bilag VI til Marpol-konventionen at fremme overvejelserne om mere ambitiøse foranstaltninger med henblik på en nedsættelse af grænseværdierne for svovlindholdet i fuelolie til skibe samt anvendelsen af tilsvarende alternative foranstaltninger til emissionsreduktion.
- (16) IMO-forsamlingens resolution A.926(22) opfordrer regeringerne, navnlig i regioner, hvor der er udpeget SO_x-kontrolområder, til at sikre, at der inden for deres jurisdiktion er adgang til skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold og til at opfordre olie- og skibsfartsindustrien til at lette adgangen til og brugen af skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold. Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at lokale leverandører stiller forskriftsmæssige skibsbrændstoffer til rådighed i mængder, der kan dække efterspørgslen.
- (17) IMO har vedtaget retningslinjer for prøvetagning af skibsbrændstof til påvisning af overensstemmelse med bilag VI til Marpol-konventionen og skal udarbejde retningslinjer for rensningssystemer for udstødningssgas og andre teknologiske metoder til begrænsning af SO_x-emissionerne i SO_x-kontrolområderne.
- (18) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/80/EF af 23. oktober 2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg ⁽¹⁾ indebar en omarbejdning af Rådets direktiv 88/609/EØF ⁽²⁾. Direktiv 1999/32/EF bør revideres i overensstemmelse hermed som fastsat i dets artikel 3, stk. 4.

(1) EFT L 309 af 27.11.2001, s. 1. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

(2) EFT L 336 af 7.12.1988, s. 1.

- (19) Det eksisterende Udvalg for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ⁽¹⁾ bør bistå Kommissionen i forbindelse med godkendelse af teknologier til emissionsreduktion.
- (20) Teknologier til emissionsreduktion kan, forudsat at de ikke indvirker negativt på økosystemerne, og forudsat at de udvikles i henhold til relevante godkendelses- og kontrolordninger, føre til mindst den samme eller endog en større reduktion af emissioner end anvendelsen af brændstoffer med lavt svovlindhold. Det er af afgørende betydning, at der findes de rette betingelser for at fremme udviklingen af nye reduktionsteknologier.
- (21) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed bør i fornødent omfang bistå Kommissionen og medlemsstaterne med at overvåge gennemførelsen af dette direktiv.
- (22) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽²⁾.
- (23) Direktiv 1999/32/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 1999/32/EF ændres således:

- 1) Artikel 1, stk. 2, affattes således:

»2. Reduktion af emissionen af svovldioxid fra forbrænding af visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer skal opnås ved fastsættelse af grænser for svovlindholdet i sådanne brændstoffer som betingelse for, at de kan anvendes inden for medlemsstaternes område, territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner.

Grænserne for svovlindholdet i visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer som fastsat i dette direktiv gælder imidlertid ikke for:

- a) brændstoffer, der er bestemt til forskning og testning
- b) brændstoffer, der er bestemt til forarbejdning inden endelig forbrænding
- c) brændstoffer, der skal forarbejdes i raffinaderiindustrien
- d) brændstoffer, der anvendes og markedsføres i områderne i Fællesskabets yderste periferi under forudsætning af, at den pågældende medlemsstat i disse områder kan sikre:
 - at luftkvalitetsnormerne overholdes
 - at der ikke anvendes svær fuelolie, hvis svovlindhold overstiger 3 vægtprocent
- e) brændstoffer, der anvendes af krigsskibe og andre fartøjer i militær tjeneste. Den enkelte medlemsstat bestræber sig imidlertid på ved hjælp af passende foranstaltninger, der ikke hindrer driften eller manøvreedygtigheden af sådanne skibe, at sikre, at skibene handler på en måde, der er i overensstemmelse med dette direktiv, for så vidt det er rimeligt og praktisk muligt
- f) enhver brændstofanvendelse på et fartøj, der er nødvendig med det specifikke formål at sikre et skibs sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet
- g) enhver brændstofanvendelse på et skib som følge af skade på skibet eller dets udstyr under forudsætning af, at der efter skadens indtræden er blevet truffet alle rimelige forholdsregler med henblik på at forebygge eller minimere overskridende emissioner, og at der omgående er truffet forholdsregler for at reparere skaden. Dette gælder ikke, hvis rederiet eller føreren har voldt skade forsætligt eller skødesløst
- h) brændstoffer, der anvendes om bord på fartøjer, som anvender godkendte teknologier til emissionsreduktion i overensstemmelse med artikel 4c.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 10).

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- 2) Artikel 2 ændres således:
- a) Nr. 1), første led, affattes således:
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, med undtagelse af skibsbrændstoffer, som henhører under KN-kode 2710 19 51 til 2710 19 69, eller«
- b) Nr. 2), første afsnit, affattes således:
- »gasolie«:
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, med undtagelse af skibsbrændstoffer, som henhører under KN-kode 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 eller 2710 19 49, eller
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, med undtagelse af skibsbrændstoffer, hvoraf mindre end 65 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 250 °C, og hvoraf mindst 85 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 350 °C efter ASTM D86-metoden.«
- c) Nr. 3) affattes således:
- »3) »skibsbrændstof«: ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der er bestemt til eller anvendes om bord på fartøjer, herunder brændstoffer som defineret i ISO 8217«
- d) Følgende numre indsættes:
- »3a) »marin dieselolie«: ethvert skibsbrændstof, som har en viskositet eller densitet, der ligger inden for de grænser for viskositet eller densitet, der er defineret for DMB- og DMC-kvaliteter i tabel I i ISO 8217
- 3b) »marin gasolie«: ethvert skibsbrændstof, som har en viskositet eller densitet, der ligger inden for de grænser for viskositet eller densitet, som er defineret for DMX- og DMA-kvaliteter i tabel I i ISO 8217
- 3c) »Marpol-konventionen«: den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978
- 3d) »Marpol-konventionens bilag VI«: det bilag med regler for forebyggelse af luftforurening fra skibe, som protokollen af 1997 føjer til Marpol-konventionen
- 3e) »SOx-kontrolområder«: havområder som defineret af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i henhold til Marpol-konventionens bilag VI
- 3f) »passagerskibe«: skibe, som befordrer mere end 12 passagerer, idet der ved »passager« forstås enhver person, bortset fra:
- i) skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egen-skab om bord på et skib, og
- ii) børn under et år
- 3g) »rute fart«: en række skibsoverfarter, der besejler afstanden mellem de samme to eller flere havne, eller en række rejser fra og til den samme havn, uden at der lægges til andre steder, enten:
- i) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
- ii) med så regelmæssige eller hyppige overfarter, at det svarer til en fartplan
- 3h) »krigsskib«: et skib, som tilhører en stats væbnede styrker, som er forsynet med de ydre kendetegn for sådanne skibe af dens nationalitet, som er under kommando af en af statens regering behørigt udnævnt officer, hvis navn fremgår af den officielle fortegnelse over flådens officerer eller et tilsvarende dokument, og som har en besætning, der er underkastet almindelig militær disciplin

3i) »skibe ved kaj«: skibe, som er sikkert fortøjet eller ankret op i en fællesskabshavn i forbindelse med lastning, losning og ophold (hotelling), inklusive det tidsrum, hvor de ikke foretager ladningsvirksomhed

3j) »fartøj til sejlads på indre vandveje«: fartøj, der navnlig er bestemt til anvendelse på indre vandveje, som defineret i Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje (*), herunder alle fartøjer, som er forsynet med

i) et fællesskabscertifikat for fartøjer til sejlads på indre vandveje, som defineret i direktiv 82/714/EØF

ii) et certifikat udstedt i henhold til artikel 22 i den reviderede konvention om sejlads på Rhinen

3k) »markedsføring«: forsyning eller tilrådighedsstillelse for tredjemand, mod eller uden betaling, hvor som helst inden for medlemsstaternes jurisdiktion, af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord. Det omfatter ikke forsyning eller tilrådighedsstillelse af disse skibsbrændstoffer til eksport i skibes fragttanke

3l) »områderne i den yderste periferi«: de franske oversøiske departementer, Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer, jf. traktatens artikel 299

3m) »reduktionsteknologi«: et system til rensning af udstødningsgas eller enhver anden teknologisk fremgangsmåde, der kan kontrolleres og håndhæves

(*) EFT L 301 af 28.10.1982, s. 1. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.«

e) Nr. 6) udgår.

3) Artikel 3 affattes således:

»Artikel 3

Maksimalt svovlindhold i fuelolie

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fuelolie ikke anvendes på deres område fra den 1. januar 2003, hvis svovlindholdet overstiger 1 vægtprocent.

2. i) Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissionerne fra de kompetente myndigheders side gælder dette krav ikke for fuelolier, der anvendes:

a) i fyringsanlæg, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/80/EF af 23. oktober 2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg (*), og som betragtes som nye anlæg efter definitionen i nævnte direktivs artikel 2, nr. 9), og som opfylder de SO₂-emissionsgrænser for sådanne anlæg, der er fastsat i nævnte direktivs bilag IV, og som anvendes i henhold til samme direktivs artikel 4

b) i fyringsanlæg, der er omfattet af direktiv 2001/80/EF, og som betragtes som bestående anlæg efter definitionen i nævnte direktivs artikel 2, nr. 10), når SO₂-emissionerne fra de pågældende anlæg er 1 700 mg/Nm³ eller derunder med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis, og når SO₂-emissionerne fra fyringsanlæg omfattet af samme direktivs artikel 4, stk. 3, litra a), fra den 1. januar 2008 er lig med eller under emissionsniveaulet ved overholdelse af emissionsgrænseværdierne for nye anlæg i del A i bilag IV til nævnte direktiv, og i givet fald ved anvendelse af dets artikel 5, 7 og 8

c) i andre fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a) eller b), når SO₂-emissionerne fra de pågældende anlæg er højst 1 700 mg/Nm³ med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis

d) til forbrænding i raffinaderier, hvor de gennemsnitlige månedlige SO₂-emissioner for alle raffinaderiets anlæg, uanset brændstoftype eller brændstofkombinationer, ligger inden for en grænse, der skal fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må være over 1 700 mg/Nm³. Dette gælder ikke for fyringsanlæg, der er omfattet af litra a), eller, fra den 1. januar 2008, for fyringsanlæg, der er omfattet af litra b).

ii) 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.

3. Bestemmelserne i stk. 2 gennemgås og revideres om nødvendigt i lyset af en eventuel fremtidig ændring af direktiv 2001/80/EF.«

(*) EFT L 309 af 27.11.2001, s. 1. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

4) Artikel 4 ændres således:

a) Med virkning fra den 1. januar 2010:

i) udgår ordene »herunder marinegasolier« i stk. 1

ii) udgår stk. 2.

b) Med virkning fra 11. august 2005 udgår stk. 3 og 4.

5) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 4a

Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes i SO_x-kontrolområder og af passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Fællesskabet

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 overstiger 1,5 vægtprocent. Dette gælder alle fartøjer uanset flag, herunder fartøjer, hvis rejse er påbegyndt uden for Fællesskabet.

2. Stk. 1 finder anvendelse fra følgende datoer:

a) for Østersø-området, jf. regel nr. 14, stk. 3, litra a), i Marpol-konventionens bilag VI: 11. august 2006

b) for Nordsøen:

— 12 måneder efter ikrafttrædelsen af en IMO-udpegelse i overensstemmelse med gældende procedurer, eller

— 11. august 2007

idet den tidligste af disse datoer lægges til grund.

c) for samtlige andre farvande, herunder havne, som IMO efterfølgende udpeger som SO_x-kontrolområder i henhold til regel 14, stk. 3, litra b), i Marpol-konventionens bilag VI: 12 måneder efter ikrafttrædelsen af den pågældende udpegelse.

3. Medlemsstaterne er ansvarlige for at håndhæve stk. 1, i det mindste over for

— fartøjer, der fører deres flag, og

— for så vidt angår medlemsstater, der grænser op til SO_x-kontrolområder, fartøjer uanset flag, når de befinder sig i den pågældende medlemsstats havne.

Medlemsstaterne kan også træffe yderligere håndhævelsesforanstaltninger over for andre fartøjer i overensstemmelse med international havret.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Fællesskabet, fra datoen i stk. 2, litra a), ikke anvender skibsbrændstoffer i deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, hvis svovlindholdet i de pågældende

brændstoffer overstiger 1,5 vægtprocent. Medlemsstaterne er ansvarlige for at håndhæve dette krav i det mindste over for fartøjer, der fører deres flag, og fartøjer uanset flag, når de befinder sig i den pågældende medlemsstats havne.

5. Fra datoen i stk. 2, litra a), kræver medlemsstaterne korrekt logbogføring, herunder over brændstofsift, som betingelse for, at skibe kan anløbe Fællesskabets havne.

6. Fra datoen i stk. 2, litra a), og i overensstemmelse med regel 18 i Marpol-konventionens bilag VI skal medlemsstaterne

— føre en fortegnelse over lokale leverandører af skibsbrændstoffer

— sikre, at svovlindholdet i alle skibsbrændstoffer, der sælges på deres område, er dokumenteret af leverandøren på en bunkerleveringsattest, der ledsages af en forseglede prøve og er underskrevet af repræsentanter for det modtagende skib

— 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

— sikre, at der tages de nødvendige skridt til at bringe enhver form for ikke-forskriftsmæssigt skibsbrændstof i overensstemmelse med de gældende bestemmelser.

7. Fra datoen i stk. 2, litra a), sikrer medlemsstaterne, at der ikke markedsføres marine dieselolier på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende dieselolier overstiger 1,5 vægtprocent.

8. Kommissionen underretter medlemsstaterne om anvendelsesdatoerne i stk. 2, litra b), og offentliggør disse i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 4b

Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes af fartøjer til sejlads på indre vandveje og af skibe, som ligger ved kaj i fællesskabshavne

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til fra den 1. januar 2010 at sikre, at følgende fartøjer ikke anvender skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,1 vægtprocent:

a) fartøjer til sejlads på indre vandveje og

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

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

2. Stk. 1 gælder ikke:

a) når skibe ifølge offentliggjorte fartplaner skal ligge ved kaj i under to timer

b) for fartøjer til sejlads på indre vandveje, der er i besiddelse af en attest, som godtgør overensstemmelse med den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, som ændret, så længe disse fartøjer er på søen

c) indtil den 1. januar 2012 for de fartøjer, der er opført i bilaget, og som udelukkende udfører sejlads inden for græsk territorium

d) for skibe, der standser alle motorer og anvender strøm fra land, mens de ligger ved kaj i havne.

3. Fra den 1. januar 2010 sikrer medlemsstaterne, at marine gasolier ikke markedsføres på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende marine gasolier overstiger 0,1 vægtprocent.

Artikel 4c

Forsøg med og anvendelse af nye teknologier til emissionsreduktion

1. Medlemsstaterne kan i samarbejde med andre medlemsstater, når dette er hensigtsmæssigt, godkende forsøg med teknologier til emissionsreduktion 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

- Kommissionen og samtlige berørte havnestater får skriftlig meddelelse herom senest seks måneder inden forsøgene påbegyndes
- tilladelserne til forsøg højst dækker 18 måneder
- alle medvirkende skibe installerer manipulations-sikret udstyr til kontinuerlig overvågning af røgga-semmissionerne og anvender dette udstyr i hele forsøgsperioden
- alle medvirkende skibe opnår emissionsreduktioner, der mindst svarer til dem, der ville være opnået ved hjælp af de grænseværdier for brændstoffernes svovlindhold, der er fastlagt i dette direktiv
- der i hele forsøgsperioden forefindes passende systemer til håndtering af affald fra teknologierne til emissionsreduktion
- der i hele forsøgsperioden foretages en vurdering af virkningerne på havmiljøet, navnlig på økosystemer i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger, og at
- Kommissionen får forelagt de fuldstændige forsøgsresultater, og at de gøres tilgængelige for offentligheden, senest seks måneder efter forsøgenes afslutning.

2. Teknologier til emissionsreduktion for skibe, der sejler under en medlemsstats flag, godkendes efter proceduren i artikel 3, stk. 2, i 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) (*) under hensyn til

- de retningslinjer, der skal udarbejdes af IMO

- resultaterne af forsøg, der gennemføres i medfør af stk. 1

- virkningerne på miljøet, herunder de emissionsreduktioner, der kan opnås, og virkningerne på økosystemet i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger

- gennemførligheden af overvågning og kontrol.

3. Der fastsættes kriterier for anvendelsen af teknologier til emissionsreduktion for skibe uanset flag i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger i Fællesskabet efter proceduren i artikel 9, stk. 2. Kriterierne meddeles IMO af Kommissionen.

4. Som et alternativ til anvendelsen af skibsbrændstof med lavt svovlindhold, som opfylder kravene i artikel 4a og 4b, kan medlemsstaterne tillade, at skibe anvender en godkendt teknologi til emissionsreduktion, forudsat at disse skibe

- til stadighed opnår emissionsreduktioner, der mindst svarer til dem, der ville være opnået ved hjælp af de grænseværdier for brændstoffers svovlindhold, der er fastlagt i dette direktiv,

- er forsynet med udstyr til kontinuerlig overvågning af emissionerne, og

- efter kriterier, som havnestaternes myndigheder har meddelt IMO, forelægger fuld dokumentation for, at affaldsstrømme, der udledes i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger, ikke har indvirkning på økosystemerne.«

(*) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 10).

6) Artikel 6 ændres således:

a) Følgende stykke indsættes:

»1a. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at kontrollere, at svovlindholdet i skibsbrændstoffer opfylder de relevante bestemmelser i artikel 4a og 4b.

Følgende prøvetagnings-, analyse- og inspektionsmetoder anvendes efter behov:

- prøvetagning af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, når dette er under levering til skibe, efter IMO-retningslinjerne og analyse af brændstoffets svovlindhold
- prøvetagning og analyse af svovlindholdet i skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, der er indeholdt i brændstoftanke, hvor det er muligt, og i forseglede brændstofprøver om bord på skibe
- inspektion af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester.

Prøvetagning påbegyndes på den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Prøvetagning foretages med en sådan hyppighed, i sådanne mængder og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof og for det brændstof, der anvendes af skibe, der befinder sig inden for relevante havområder, havne og indre vandveje.

Medlemsstaterne træffer desuden rimelige foranstaltninger til om nødvendigt at overvåge svovlindholdet i skibsbrændstoffer, der ikke er omfattet af artikel 4a og 4b.«

b) Stk. 2, litra a), affattes således:

- »a) ISO-metode 8754 (1992) og PrEN ISO 14596 for fuelolie og skibsbrændstoffer.«

7) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Rapportering og gennemgang

1. På grundlag af resultaterne af det prøvetagnings-, analyse- og inspektionsarbejde, der udføres i overensstemmelse med artikel 6, forelægger medlemsstaterne senest den 30. juni hvert år Kommissionen en kortfattet rapport om svovlindholdet i de flydende brændstoffer, der er omfattet af dette direktiv, og som er anvendt på deres område i det foregående kalenderår. Rapporten skal indeholde en fortegnelse over det samlede antal

undersøgte prøver pr. brændstoftype med angivelse af den anvendte mængde af de pågældende brændstoftyper og det beregnede gennemsnitlige svovlindhold. Medlemsstaterne rapporterer også antallet af inspektioner, der er foretaget om bord på skibe, og fører en fortegnelse over det gennemsnitlige svovlindhold i skibsbrændstoffer, der er anvendt på deres område, og som ikke den 11. august 2005 er omfattet af dette direktiv.

2. På grundlag af bl.a.:

- a) årlige rapporter, der forelægges i medfør af stk. 1
- b) iagttagne tendenser med hensyn til luftkvalitet, forsurening, omkostninger til brændstoffer og modal-skift
- c) fremskridt i reduktionen af skibes SO₂-emissioner ved hjælp af IMO-mekanismer som følge af Fællesskabets initiativer på dette område
- d) en ny omkostningseffektivitetsanalyse, herunder direkte og indirekte miljøfordele, af foranstaltningerne i artikel 4a, stk. 4, og af eventuelle yderligere emissionsreducerende foranstaltninger
- e) gennemførelsen af artikel 4c

forelægger Kommissionen senest i 2008 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet.

Kommissionen kan sammen med rapporten forelægge forslag til ændring af dette direktiv, herunder navnlig vedrørende

- en anden etape af grænseværdier for svovl for de forskellige brændstofkategorier samt,
- baseret på arbejdet i IMO, vedrørende de havområder, hvor der skal anvendes skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold.

Kommissionen skal navnlig lægge vægt på forslag om

- a) udpegelse af yderligere SO_x-kontrolområder
- b) reduktion af svovlgrænser for skibsbrændstoffer, der anvendes i SO_x-kontrolområder, om muligt ned til 0,5 %
- c) alternative eller supplerende foranstaltninger.

3. Kommissionen forelægger inden den 31. december 2005 en rapport om den eventuelle anvendelse af økonomiske instrumenter, herunder mekanismer såsom differentierede afgifter og kilometerafgifter, omsættelige emissionstilladelser og modregning.

Kommissionen kan overveje at forelægge forslag om økonomiske instrumenter som alternative eller supplerende foranstaltninger som led i 2008-evalueringen, hvis der kan dokumenteres klare miljø- og sundhedsmæssige fordele.

4. De ændringer, der er nødvendige for den tekniske tilpasning af artikel 2, nr. 1), 2), 3), 3a), 3b) og 4), eller artikel 6, stk. 2, på baggrund af den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2. Tilpasningen må ikke resultere i nogen direkte ændringer i dette direktivs anvendelsesområde eller de grænseværdier for svovlindholdet i brændstoffer, der er fastlagt i dette direktiv.»

8) Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF (*), jf. dennes artikel 8.

Udfærdiget i Strasbourg, den 6. juli 2005.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
J. BORRELL FONTELLES

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.»

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

9) Teksten i bilaget til dette direktiv tilføjes som bilag.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 11. august 2006. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og 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.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

På Rådets vegne
Formand
J. STRAW

BILAG

»BILAG

GRÆSKE FARTØJER

FARTØJETS NAVN	LEVERINGSÅR	IMO-NUMMER
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENIZELOS	1990	8916607«