

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 530/2012

av den 13 juni 2012

om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov

(omarbetning)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de natio-
nella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov ⁽³⁾ har ändrats flera gånger på ett väsentligt sätt ⁽⁴⁾. Eftersom ytterligare ändringar är nödvändiga bör den förordningen av tydlighetsskäl omarbetas.

(2) Åtgärder bör vidtas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken för att förbättra säkerheten och förebygga föroreningar vid sjötransport.

(3) Unionen är allvarligt bekymrad över olyckor där oljetankfartyg varit inblandade och de därmed förknippade föroreningarna av unionens kustlinjer och skadorna på flora och fauna och andra marina resurser.

(4) I sitt meddelande om en gemensam politik för säkerhet till sjöss betonade kommissionen uppmaningen från rådets extra möte om miljö och transport den 25 januari

1993 om att stödja Internationella sjöfartsorganisatio-
nens (IMO) åtgärder för att minska säkerhetsgapet mellan
nya och existerande fartyg genom uppgradering och/eller
utfasning av befintliga fartyg.

(5) I sin resolution av den 8 juni 1993 om en gemensam politik för säkerhet till sjöss ⁽⁵⁾ stödde rådet helt och hållet de mål som ställdes upp i kommissionens meddelande.

(6) I sin resolution av den 11 mars 1994 om en gemensam politik för sjösäkerhet ⁽⁶⁾ välkomnade Europaparlamentet kommissionens meddelande, och ansåg särskilt att åtgärder skulle vidtas för att förbättra säkerhetsnormerna för tankfartyg.

(7) I sin resolution av den 20 januari 2000 om oljeutsläppet efter Erikas haveri ⁽⁷⁾ välkomnade Europaparlamentet alla åtgärder från kommissionens sida för att tidigarelägga det datum från och med vilket alla oljetankfartyg ska ha dubbelskrov.

(8) I sin resolution av den 21 november 2002 om katastrofen med oljetankern Prestige utanför Galiciens kust ⁽⁸⁾ efterlyste Europaparlamentet kraftfullare åtgärder som kan träda i kraft tidigare, och underströk att denna nya olycka med ett oljetankfartyg återigen tydligt hade visat behovet av effektiva åtgärder på både internationell nivå och unionsnivå för att kraftigt förbättra sjösäkerheten.

(9) IMO fastställde i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention (MARPOL 73/78) internationellt överenskomna bestämmelser till förhindrande av förorening som påverkar konstruktionen och driften av oljetankfartyg. Medlemsstaterna är parter i MARPOL 73/78.

(10) Enligt artikel 3.3 i MARPOL 73/78 är den konventionen inte tillämplig på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

⁽¹⁾ EUT C 43, 15.2.2012, s. 98.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 maj 2012 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 7 juni 2012.

⁽³⁾ EGT L 64, 7.3.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ Se bilaga I.

⁽⁵⁾ EGT C 271, 7.10.1993, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT C 91, 28.3.1994, s. 301.

⁽⁷⁾ EGT C 304, 24.10.2000, s. 198.

⁽⁸⁾ EUT C 25 E, 29.1.2004, s. 415.

- (11) En jämförelse mellan tankfartygsålder och olycksstatistik visar att äldre fartyg oftare är inblandade i olyckor. Det är internationellt erkänt att 1992 års ändringar av MARPOL 73/78, som innebär att existerande oljetankfartyg med enkelskrov måste uppfylla kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion när de uppnått en viss ålder, kommer att ge dessa oljetankfartyg ett bättre skydd mot oavsiktliga utsläpp av olja vid kollision eller grundstötning.
- (12) Det ligger i unionens intresse att vidta åtgärder för att säkerställa att dels oljetankfartyg som anlöper hamnar och offshore-terminaler eller ankrar i områden som omfattas av medlemsstaternas jurisdiktion, dels oljetankfartyg som för en medlemsstats flagg uppfyller bestämmelserna i regel 20 i bilaga I till MARPOL 73/78, ändrad 2004 genom resolution MEPC 117(52) som antogs av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC), för att minska risken för oavsiktliga utsläpp av olja i europeiska vatten.
- (13) Resolution MEPC 114(50), som antogs den 4 december 2003, införde en ny regel 21 i bilaga I till MARPOL 73/78 om förhindrande av oljeföroreningar från oljetankfartyg vid transport av tunga oljor, som förbjuder transport av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov. Punkterna 5, 6 och 7 i regel 21 medger möjlighet till undantag från tillämpningen av vissa bestämmelser i denna regel. Europeiska rådets italienska ordförandeskap har på Europeiska unionens vägnar gjort ett uttalande, återgivet i den officiella rapporten från MEPC om dess 50:e möte (MEPC 50/3), som innehåller ett politiskt åtagande att inte utnyttja dessa undantag.
- (14) IMO antog den 6 mars 1992 ändringar av MARPOL 73/78 som trädde i kraft den 6 juli 1993. De bestämmelserna är avsedda att förebygga oljeutsläpp vid kollision eller grundstötning och innebär att oljetankfartyg som levererats från och med den 6 juli 1996 måste ha dubbelskrov eller likvärdig konstruktion. Ändringarna innehåller också en tidtabell för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som levererats före det datumet, vilken trädde i kraft den 6 juli 1995 och innebär att oljetankfartyg som levererats före den 1 juni 1982 måste uppfylla kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion senast 25 år eller i vissa fall 30 år efter det att de levererades. Sådana existerande oljetankfartyg med enkelskrov skulle inte tillåtas att vara i drift efter 2005 eller i vissa fall 2012 om de inte uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion i regel 19 i bilaga I till MARPOL 73/78. För existerande oljetankfartyg med enkelskrov som levererats efter den 1 juni 1982 eller sådana som levererats före den 1 juni 1982 och byggts om så att de uppfyller kraven i MARPOL 73/78 om segregerade barlasttankar och skyddande placering av sådana tankar, kommer tidsfristen att löpa ut senast 2026.
- (15) Viktiga ändringar av regel 20 i bilaga I till MARPOL 73/78 antogs den 27 april 2001 av MEPC vid dess 46:e möte genom resolution MEPC 95(46) och den 4 december 2003 genom resolution MEPC 111(50), genom vilka en ny påskyndad tidsplan för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov införts. De respektive tidpunkter då oljetankfartyg slutgiltigt måste uppfylla bestämmelserna i regel 19 i bilaga I till MARPOL 73/78 är avhängiga av fartygets storlek och ålder. Oljetankfartyg har därför i den tidsplanen delats in i tre kategorier utifrån deras dräktighet, konstruktion och ålder. Alla dessa kategorier, inklusive den lägsta kategorin 3, är viktiga för handeln inom unionen.
- (16) Tidsfristen för utfasning av ett oljetankfartyg med enkelskrov är årsdagen för fartygets leveransdatum, enligt en tidsplan som börjar 2003 och löper till 2005 för oljetankfartyg i kategori 1 och till 2010 för oljetankfartyg i kategorierna 2 och 3.
- (17) I regel 20 i bilaga I till MARPOL 73/78 har en bestämmelse införts om att alla oljetankfartyg med enkelskrov endast får fortsätta att vara i drift om de uppfyller kraven i ett särskilt system för bedömning av fartygets skick (CAS) som antogs den 27 april 2001 genom resolution MEPC 94(46), ändrad genom resolution MEPC 99(48) av den 11 oktober 2002 och genom resolution MEPC 112(50) av den 4 december 2003. CAS medför en skyldighet för flaggstatens myndighet att utfärda ett intyg om överensstämmelse och att delta i förfarandena för CAS-bedömningen. CAS är utformat för att upptäcka strukturella svagheter i åldrande oljetankfartyg och bör därför tillämpas på alla oljetankfartyg som är äldre än 15 år.
- (18) I regel 20.5 i bilaga I till MARPOL 73/78 medges under vissa förhållanden ett undantag för driften av oljetankfartyg i kategorierna 2 och 3 efter tidsfristen för deras utfasning. Regel 20.8.2 i samma bilaga ger parterna i MARPOL 73/78 rätt att vägra oljetankfartyg tillträde till sådana hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av deras jurisdiktion, trots att fartygen enligt denna undantagsbestämmelse tillåts vara i drift. Medlemsstaterna förklarade att de hade för avsikt att använda sig av denna rätt. IMO bör underrättas om varje beslut att använda denna rätt.
- (19) Det är viktigt att säkerställa att bestämmelserna i denna förordning inte leder till att besättning eller oljetankfartyg som söker säkerhet i hamn eller en skyddad plats utsätts för fara.
- (20) För att varv i medlemsstaterna ska ges möjlighet att reparera oljetankfartyg med enkelskrov kan medlemsstaterna undantagsvis tillåta att sådana fartyg anlöper deras hamnar, förutsatt att de inte har någon last.
- (21) Det är högst osannolikt att IMO kommer att ändra innehållet i de relevanta reglerna i MARPOL 73/78 och resolutionerna MEPC 111(50) och 94(46), som antagits av MEPC och som det hänvisas till i denna förordning. Icke-väsentliga ändringar, såsom omnumrering, kan dock komma att införas i dessa texter. I syfte att hålla denna

förordning uppdaterad med den senaste utvecklingen i relevant internationell rätt, bör befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på sådana ändringar endast under förutsättning att de inte innebär att tillämpningsområdet för denna förordning utvidgas. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med denna förordning är att påskynda införandet av tillämpningen av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78, som definieras i artikel 3 i den här förordningen, på oljetankfartyg med enkelskrov, och att förbjuda transport till eller från medlemsstaternas hamnar av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på oljetankfartyg med minst 5 000 ton dödvikt som

- a) för en medlemsstats flagg,
- b) oavsett flagg anlöper eller avgår från hamnar eller offshore-terminaler eller ankrar i områden som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion.

Med avseende på tillämpningen av artikel 4.3 ska denna förordning tillämpas på oljetankfartyg med en dödvikt på minst 600 ton.

2. Denna förordning ska inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som för närvarande endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst. Medlemsstaterna ska, så långt det är rimligt och genomförbart, sträva efter att respektera denna förordning för de fartyg som avses i denna punkt.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *MARPOL 73/78*: 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom 1978 års protokoll till denna konvention, inbegripet ändringar, i gällande version.
2. *oljetankfartyg*: oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1.5 i bilaga I till MARPOL 73/78.
3. *dödvikt*: dödvikt enligt definitionen i regel 1.23 i bilaga I till MARPOL 73/78.
4. *oljetankfartyg i kategori 1*: oljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt som transporterar råolja, brännolja, tung dieselolja eller smörjolja som last och oljetankfartyg med minst 30 000 tons dödvikt som transporterar annan olja än de ovan nämnda, som inte uppfyller kraven i reglerna 18.1–18.9, 18.12–18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 och 35.3 i bilaga I till MARPOL 73/78.
5. *oljetankfartyg i kategori 2*: oljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt som transporterar råolja, brännolja, tung dieselolja eller smörjolja som last och oljetankfartyg med minst 30 000 tons dödvikt som transporterar annan olja än de ovan nämnda, och som uppfyller kraven i reglerna 18.1–18.9, 18.12–18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 och 35.3 i bilaga I till MARPOL 73/78 och som är försedda med segregerade barlasttankar med skyddande placering (SBT/PL).
6. *oljetankfartyg i kategori 3*: oljetankfartyg med minst 5 000 tons dödvikt men som är mindre än den dödvikt som avses i leden 4 och 5.
7. *oljetankfartyg med enkelskrov*: oljetankfartyg som inte uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt reglerna 19 och 28.6 i bilaga I till MARPOL 73/78.
8. *oljetankfartyg med dubbelskrov*:
 - a) Ett oljetankfartyg med minst 5 000 tons dödvikt som uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt reglerna 19 och 28.6 i bilaga I till MARPOL 73/78 eller som uppfyller kraven i regel 20.1.3 i bilaga I till MARPOL 73/78, eller
 - b) ett oljetankfartyg med minst 600 tons, men mindre än 5 000 tons, dödvikt som är försedd med dubbelbottentankar eller utrymmen som uppfyller bestämmelserna i regel 19.6.1 i bilaga I till MARPOL 73/78 och vingtankar eller utrymmen som är inrättade i enlighet med regel 19.3.1 som uppfyller avståndskravet (värdet w) i regel 19.6.2 i bilaga I till MARPOL 73/78.

9. *ålder*: fartygets ålder uttryckt i antal gångna år sedan den dag då fartyget levererades.
10. *tung dieselolja*: dieselolja enligt regel 20 i bilaga I till MARPOL 73/78.
11. *brännolja*: tunga destillat eller rester av råolja eller blandningar av sådana produkter enligt regel 20 i bilaga I till MARPOL 73/78.
12. *tunga oljor*:
- Råolja med en densitet vid 15 °C på över 900 kg/m³ (vilket motsvarar ett API-tal lägre än 25,7).
 - Annan olja än råolja med en densitet vid 15 °C på över 900 kg/m³ eller en kinematisk viskositet vid 50 °C på över 180 mm²/s (vilket motsvarar en kinematisk viskositet högre än 180 cSt).
 - Bitumen och tjära samt deras emulsioner.

Artikel 4

Uppfyllande av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion beträffande oljetankfartyg med enkelskrov

- Inget oljetankfartyg ska tillåtas att segla under en medlemsstats flagg eller, oberoende av flagg, tillåtas att anlöpa hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion om oljetankfartygen inte har dubbelskrov.
- Trots vad som sägs i punkt 1 får oljetankfartyg i kategori 2 eller 3 – som enbart är utrustade med dubbel botten eller dubbla sidor som inte används för transport av olja och som sträcker sig längs hela lasttanken eller med utrymmen med dubbelskrov som inte används för transport av olja och som sträcker sig längs hela lasttanken, men som inte uppfyller villkoren för att undantas från bestämmelserna i regel 20.1.3 i bilaga I till MARPOL 73/78 – fortsatt vara i drift, dock inte längre än till och med årsdagen för fartygets leveransdatum 2015 eller den tidpunkt då fartyget är 25 år gammalt, beroende på vilket datum som infaller tidigast.
- Inget oljetankfartyg som transporterar tunga oljor ska tillåtas att föra en medlemsstats flagg, om inte fartyget har dubbelskrov.

Inget oljetankfartyg som transporterar tunga oljor, oberoende av flagg, ska tillåtas anlöpa eller avgå från hamnar, offshore-terminaler eller ankringsplatser som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion, om inte oljetankfartyget har dubbelskrov.

- Oljetankfartyg som uteslutande används i hamnar och på inre vattenvägar får undantas från punkt 3 om de godkänts i vederbörlig ordning enligt lagstiftning för inre vattenvägar.

Artikel 5

Uppfyllande av villkoren i systemet för bedömning av fartygets skick

Ett oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år ska, oavsett flagg, inte tillåtas att anlöpa eller avgå från hamnar eller offshore-terminaler eller ankra i områden som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion, såvida fartyget inte uppfyller villkoren i systemet för bedömning av fartygets skick i artikel 6.

Artikel 6

System för bedömning av fartygets skick

Med avseende på tillämpningen av artikel 5 ska det system för bedömning av fartygets skick som antogs genom resolution MEPC 94(46) av den 27 april 2001 i dess lydelse enligt resolution MEPC 99(48) av den 11 oktober 2002 och resolution MEPC 112(50) av den 4 december 2003 tillämpas.

Artikel 7

Slutdatum

Efter årsdagen av fartygets leveransdatum år 2015 ska följande inte längre tillåtas:

- Fortsatt drift i enlighet med regel 20.5 i bilaga I till MARPOL 73/78 för oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3 som för en medlemsstats flagg.
- Tillträde till hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion för andra oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3, oberoende av omständigheten att de fortsätter att segla under ett tredjelands flagg i enlighet med regel 20.5 i bilaga I till MARPOL 73/78.

Artikel 8

Undantag för fartyg i svårigheter eller fartyg som ska repareras

Genom undantag från artiklarna 4, 5 och 7 får den behöriga myndigheten i en medlemsstat, om inte annat föreskrivs i nationella bestämmelser, under exceptionella omständigheter tillåta ett enskilt fartyg att anlöpa eller avgå från hamnar eller offshore-terminaler eller ankra i ett område som omfattas av den medlemsstatens jurisdiktion, när

- ett oljetankfartyg har råkat i svårigheter och söker nödhamn,
- ett oljetankfartyg utan last är på väg till hamn för reparation.

Artikel 9

Underrättelse till IMO

- Varje medlemsstat ska underrätta IMO om sitt beslut att vägra oljetankfartyg, i enlighet med artikel 7 i denna förordning, som drivs i enlighet med bestämmelserna i regel 20.5 i bilaga I till MARPOL 73/78, att anlöpa hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av dess jurisdiktion, på grundval av regel 20.8.2 i bilaga I till MARPOL 73/78.

2. Varje medlemsstat ska anmäla till IMO om den tillåter, upphäver, drar tillbaka eller nekar drift av oljetankfartyg i kategori 1 eller kategori 2 med rätt att föra dess flagg, i enlighet med artikel 5 i denna förordning, på grundval av regel 20.8.1 i bilaga I till MARPOL 73/78.

Artikel 10

Ändringsförfarande

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 11 med avseende på anpassning av hänvisningarna i denna förordning till icke-väsentliga ändringar, såsom omnumrering, som IMO antagit avseende reglerna i bilaga I till MARPOL 73/78 samt resolutionerna MEPC 111(50) och MEPC 94(46), ändrade genom resolutionerna MEPC 99(48) och MEPC 112(50), under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att tillämpningsområdet för denna förordning utvidgas.

2. Ändringarna av MARPOL 73/78 får undantas från denna förordnings tillämpningsområde enligt artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg⁽¹⁾.

Artikel 11

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ska ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 10.1 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 20 juli 2012. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma

längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 10.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artikel 10.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 12

Upphävande

Förordning (EG) nr 417/2002 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till denna förordning och ska läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 13

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 13 juni 2012.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

N. WAMMEN

Ordförande

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

BILAGA I

Upphävd förordning och en förteckning över dess senare ändringar

(som avses i artikel 12)

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002
(EGT L 64, 7.3.2002, s. 1)

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002
(EGT L 324, 29.11.2002, s. 1)

Endast artikel 11

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1726/2003
(EUT L 249, 1.10.2003, s. 1)

Kommissionens förordning (EG) nr 2172/2004
(EUT L 371, 18.12.2004, s. 26)

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 457/2007
(EUT L 113, 30.4.2007, s. 1)

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009
(EUT L 87, 31.3.2009, s. 109)

Endast punkt 7.4 i bilagan

Kommissionens förordning (EG) nr 1163/2009
(EUT L 314, 1.12.2009, s. 13)

BILAGA II

Jämförelsetabell

| Förordning (EG) nr 417/2002 | Denna förordning |
|--|------------------------------|
| Artikel 1 | Artikel 1 |
| Artikel 2.1 inledningen | Artikel 2.1 inledningen |
| Artikel 2.1 första stycket första strecksatsen | Artikel 2.1 första stycket b |
| Artikel 2.1 första stycket andra strecksatsen | Artikel 2.1 första stycket a |
| Artikel 2.1 andra stycket | Artikel 2.1 andra stycket |
| Artikel 2.2 | Artikel 2.2 |
| Artikel 3 | Artikel 3 |
| Artikel 4.1 inledningen | Artikel 4.1 |
| Artikel 4.1 a | — |
| Artikel 4.1 b | — |
| Artikel 4.2 | Artikel 4.2 |
| Artikel 4.3 | Artikel 4.3 |
| Artikel 4.4 | Artikel 4.4 |
| Artikel 4.5 | — |
| Artikel 4.6 | — |
| Artikel 5 | Artikel 5 |
| Artikel 6 | Artikel 6 |
| Artikel 7 inledningen | Artikel 7 inledningen |
| Artikel 7 första strecksatsen | Artikel 7 a |
| Artikel 7 andra strecksatsen | Artikel 7 b |
| Artikel 7 avslutande orden | Artikel 7 inledningen |
| Artikel 8.1 inledningen | Artikel 8 inledningen |
| Artikel 8.1 första strecksatsen | Artikel 8 a |
| Artikel 8.1 andra strecksatsen | Artikel 8 b |
| Artikel 8.2 | — |
| Artikel 9.1 | — |
| Artikel 9.2 | Artikel 9.1 |
| Artikel 9.3 | Artikel 9.2 |
| Artikel 10 | — |
| Artikel 11 | Artikel 10 |
| — | Artikel 11 |
| — | |
| — | |
| Artikel 12 | Artikel 12 första stycket |
| — | Artikel 12 andra stycket |
| Artikel 13 | Artikel 13 |
| — | Bilaga I |
| — | Bilaga II |