

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog

(2000/C 212 E/08)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 142 endelig udg. — 2000/0067(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 22. marts 2000)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

fra skibe af 1973 og protokollen dertil (MARPOL 73/78),
som trådte i kraft i 1982.

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80, stk. 2,

(4) Europa-Parlamentet noterede sig med glæde Kommissionens meddelelse i sin beslutning om en fælles politik på sikre farvande ⁽²⁾ og opfordrede navnlig til en indsats med henblik på at forbedre sikkerhedskravene for tankskibe.

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

(5) Rådet støttede i sin resolution af 8. juni 1993 ⁽³⁾, fuldt ud målsætningen i Kommissionens meddelelse.

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

(6) Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organisation - IMO) har på internationalt plan i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 og protokollen dertil af 1978 (MARPOL 73/78) fastsat internationalt godkendte bestemmelser om foreningsforebyggelse, som påvirker design og drift af olietankskibe.

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til proceduren i artikel 251 i traktaten, og

ud fra følgende betragtninger:

(7) Vigtige ændringer til MARPOL-konventionen 73/78, som indeholder strengere foranstaltninger vedrørende design- og konstruktionskrav for olietankskibe blev vedtaget af IMO den 6. marts 1992, og trådte i kraft den 6. juli 1993. Disse foranstaltninger fastsætter krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe, der leveres på eller efter 6. juli 1996, hvilket sigter på at forebygge olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning. Disse ændringer indeholdt en indfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe leveret før denne dato, der trådte i kraft den 6. juli 1995 og som fastsatte at sådanne tankskibe skulle overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest 25 år og i nogle tilfælde 30 år efter leveringsdatoen; i henhold til disse foranstaltninger kan enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf ikke længere på internationalt plan sejle efter 2007, i nogle tilfælde 2012, medmindre de opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78. For eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf oprinder tidsfristen senest i 2026;

(1) der må inden for rammerne af den fælles transportpolitik træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerhed og forebygge forurening inden for søtransport.

(2) Fællesskabet nærer alvorlig bekymring vedrørende skibulykker, der involverer olietankskibe, og den dermed forbundne forurening af dets kyster og skade på dyre- og planteliv og andre ressourcer i havet.

(3) Kommissionen understregede i sin meddelelse »en fælles politik for sikkerhed til søs« ⁽¹⁾ anmodning fra det ekstraordinære rådsmøde for miljø- og transportministre af 25. januar 1993 om at støtte Den Internationale Søfartsorganisations tiltag om at reducere den store forskel i sikkerhed mellem nye og eksisterende skibe ved at opgradere og/eller udfase de eksisterende skibe, der er bygget i henhold til tidligere normer, efter en rimelig driftsperiode, på olietankskibe, der ikke opfylder de ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening

⁽¹⁾ KOM(93) 66 endelig udg. af 24.2.1993.

⁽²⁾ EFT C 91 af 28.3.1994, s. 301.

⁽³⁾ EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

- (8) Før vedtagelsen af disse ændringer til MARPOL 73/78 havde De Forenede Stater allerede i 1990 vedtaget olieforureningsloven (Oil Pollution Act), som fastsatte krav om dobbeltskrog både for nye og eksisterende tankskibe. Disse krav fastsatte, at enkeltskrogede olietankskibe uden dobbelt bund eller dobbelte sider får forbud mod at sejle til og fra USA's havne efter 1. januar 2010, medmindre de opfylder kravene om dobbeltskrog. I perioden før denne endelige tidsfrist kan sådanne enkeltskrogede olietankskibe heller ikke sejle til og fra USA's havne fra 2005 og videre frem, når de når en alder på 25 år og i nogle tilfælde 23 år, medmindre de opfylder kravet om dobbeltskrog. For enkeltskrogede skibe, der er forsynet med dobbelt bund eller dobbelte sider, er denne endelige tidsfrist den 1. januar 2015 og skibets aldersgrænse i den foregående periode mellem 2005 og 2015 er 30 år og i nogle tilfælde 28 år.
- (9) Det kan forventes, at forskellen mellem den internationale ordning og USA's ordning vedrørende aldersgrænser og tidsfrister for anvendelse af kravene om dobbeltskrog for enkeltskrogede olietankskibe fra 2005 kan medføre, at enkeltskrogede olietankskibe, som ikke længere må sejle til og fra USA's havne på grund af deres alder, og navnlig efter tidsfristerne i 2010 og 2015, ændrer deres handelsmønstre til andre regioner i verden, inklusive Den Europæiske Union, og fortsat sejler, indtil de skal opfylde kravene om dobbeltskrog i overensstemmelse med aldersgrænserne i MARPOL-konventionen 73/78.
- (10) Sammenholdelse af tankskibes alder og ulykkesstatistikker viser, at ældre skibe har flere ulykker. Der er international enighed om, at vedtagelse af 1992-ændringerne til MARPOL 73/78, som kræver dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, når de når en bestemt alder, giver disse tankskibe øget beskyttelse mod utilsigtet olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning.
- (11) Det er i Fællesskabets interesse at vedtage foranstaltninger med henblik på at undgå, at enkeltskrogede olietankskibe, som på grund af fremskreden alder eller efter tidsfristens udløb ikke længere må sejle til og fra USA's havne i henhold til Oil Pollution Act 1990, påbegynder eller fortsætter sejlads til og fra europæiske havne og derved oprettholder eller øger risikoen for utilsigtet olieforurening af europæiske farvande.
- (12) Disse foranstaltninger bør bygge på principperne i MARPOL-konventionen 73/78 om, at eksisterende enkeltskrogede olietankskibe skal opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest når de når en bestemt alder. Disse aldersgrænser bør være på linje med aldersgrænserne i Oil Pollution Act 1990; en fremskyndet indfasning af dobbeltskrogs- eller tilsvarende designkrav i henhold til MARPOL 73/78 bør fastsættes for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe ved at sænke aldersgrænsen og ved at specificere tidsfrister på linje med Oil Pollution Act 1990, og herefter skal disse skibe opfylde disse krav som en betingelse for at anløbe en havn i en af Fællesskabets medlemsstater eller at sejle i medlemsstatens farvande.
- (13) Kravene i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78 for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe om at opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design gælder kun for råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og for produktskibe på 30 000 ton dødvægt og derover. Kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F til bilag I til MARPOL 73/78 gælder for olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover leveret efter 6. juli 1996. Denne forskel i størrelsesgrænserne betyder, at enkeltskrogede råolietankskibe, der blev leveret før 6. juli 1996, og som har en dødvægt på mellem 600 og 20 000 ton samt produkttransportskibe, der blev leveret før 6. juli 1996 med en dødvægt på mellem 600 og 30 000 ton, ikke falder ind under reglens anvendelsesområde. Denne kategori mindre olietankskibe er vigtig for handlen inden for Fællesskabets grænser, og der bør derfor vedtages tilsvarende foranstaltninger for at sikre, at disse tankskibe også skal overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til MARPOL 73/78. Der bør derfor fastsættes en indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til MARPOL 73/78 for denne kategori enkeltskrogede olietankskibe, idet dette skal være en betingelse for at de kan få adgang til en EF-medlemsstats havn eller indre farvande.
- (14) Europa-Parlamentet imødeså med glæde i sin beslutning vedrørende oliepølen ud for den franske kyst, som blev vedtaget den 20. januar 2000, enhver indsats fra Kommissionens side om at fremskynde den dato, på hvilken olietankskibe alle er forpligtede til at have dobbeltskrogs-konstruktion.
- (15) Den fremskyndede indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog bør ledsages af supplerende foranstaltninger, der sigter på at tilskynde til sejlads med olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design forud for den fremskyndede indfasningsordning. Disse supplerende foranstaltninger bør bestå af økonomiske incitamenter for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og afholdende foranstaltninger for olietankskibe med enkeltskrog, der sejler til eller fra havne i Fællesskabets medlemsstater.

- (16) Disse supplerende foranstaltninger bør bygge på principperne i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747 (18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke⁽¹⁾; disse principper vedrører nedsatte havne- og lodsafgifter for de mest miljøvenlige olietankskibe i modsætning til skibe, som i mindre grad beskytter mod olieforurening.
- (17) Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 tager ikke hensyn til den større beskyttelse mod utilsigtet olieforurening, som olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design yder sammenlignet med olietankskibe med enkeltskrog. Reglen skelner derfor ikke mellem dobbeltskrogede olietankskibe og enkeltskrogede olietankskibe, som er udstyret med separate ballasttanke, hvad angår lavere havne- og lodsafgifter.
- (18) Da tidsfristen for enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf nærmer sig, er der ingen grund til at opretholde det differentierede afgiftssystem, der er fastsat af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 mellem sådanne olietankskibe og tankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf.
- (19) Med henblik på at fremme besejling af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design på europæiske havne, bør det økonomiske incitamentsystem i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 afskaffes, og erstattes med et system, som under den fremskyndede indfasningsordning tilskynder til anvendelse af olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, og som afholder fra at anvende olietankskibe, der ikke endnu opfylder disse krav; Rådets forordning (EØF) nr. 2978/94 bør derfor ophæves.
- (20) De økonomiske incitamenter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og økonomiske afholdende foranstaltninger for olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav, bør bygge på et kombineret system, der består af nedsatte havne- og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og ekstraafgifter for olietankskibe, der endnu opfylder disse krav.
- (21) Havne- og lodsafgifter skal stå i forhold til de ydede tjenesteydelser og beregnes uden forskelsbehandling.
- (22) Dette kombinerede system bestående af nedsættelse af og ekstra pålæggelse af havne- og lodsafgifter skal afbalanceres, så leverandører af disse tjenesteydelser ikke lider indtægtstab og for at undgå, at kvaliteten af disse tjenesteydelser falder, eller at det bliver nødvendigt at kompensere ved at hæve havne- og lodsafgifter for skibe, der ingen forbindelse har med transport af olie og olieprodukter.
- (23) Da der sker en gradvis forøgelse af antallet af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design og en nedgang i antallet af enkeltskrogede tankskibe i den periode, hvor ordningen for den fremskyndede indfasningsordning løber, må man afbalancere indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser ved at gøre nedsættelsen for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design faldende med alderen og ekstraafgiften for enkeltskrogede olietankskibe stigende i forhold til skibets alder; dette differentierede afgiftssystem anvendes ikke mere, når alle enkeltskrogede olietankskibe er blevet udskiftet med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.
- (24) Da foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning er af generel art i henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5⁽²⁾.
- (25) Nogle bestemmelser i denne forordning, som indeholder henvisninger til reglerne i MARPOL-konventionen 73/78 kan ændres af udvalget, så de bringes på linje med ændringerne til disse regler, som vedtages eller træder i kraft. Procentdelene for nedsættelse af og ekstra pålæggelse af havne- og lodsafgifter i bilaget kan ændres af dette udvalg for at sikre, at indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser forbliver i balance under hensyntagen til den hastighed og det omfang hvorved enkeltskrogede olietankskibe erstattes med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i indfasningsperioden —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

*Artikel 1***Formål**

Formålet med denne forordning er at fastsætte:

— fremskyndet indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL-konventionen 73/78 for olietankskibe med enkeltskrog, og

⁽¹⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

— et system bestående af finansielle incitamenter og finansielle afholdende foranstaltninger, omfattende nedsatte havne- og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og ekstraafgifter for olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning gælder for alle olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, når de

- anløber en havn eller sejler ind i en medlemsstats interne farvande, uafhængigt af flag eller
- fører en medlemsstats flag.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning og dens bilag forstås ved:

- 1) »MARPOL 73/78«: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, som ændret ved protokollen af 1978 tillige med ændringer dertil, som er trådt i kraft
- 2) »olietankskib«: et olietankskib som defineret i regel 1, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78;
- 3) »dødvægt (DW)«: dødvægt, som defineret i regel 1, stk. 22, i bilag I til MARPOL 73/78;
- 4) »nyt olietankskib«: et nyt olietankskib som defineret i regel 1, stk. 26, i bilag I til MARPOL 73/78;
- 5) »råolietankskib«: et råolietankskib som defineret i regel 1, stk. 29 i bilag I til MARPOL 73/78;
- 6) »produkttankskib«: et produkttankskib som defineret i regel 1, stk. 30 i bilag I til MARPOL 73/78;
- 7) »olietankskib med enkeltskrog/enkeltskroget olietankskib«: et olietankskib, der ikke opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78;
- 8) »olietankskib med dobbeltskrog/dobbeltskroget olietankskib«: et olietankskib, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i forordning 13F i bilag I til MARPOL 73/78;
- 9) »alder«: et skibs alder, udtrykt i antal år efter leveringsdato;

10) »havnemyndighed«: en offentlig eller privat person, som kræver afgifter af skibe for at stille faciliteter og tjenesteydelser til rådighed for skibsfart;

11) »lodsmyndighed«: en offentlig eller privat person, der er berettiget til at give lodstjenesteydelser til skibe.

Artikel 4

Enkeltskrogede olietankskibes overholdelse af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.

1. Medlemsstaterne tillader ikke enkeltskrogede olietankskibe at anløbe deres havne eller indre farvande efter den tidligste af de herefter specificerede datoer, medmindre sådanne tankskibe senest på den tidligste datoer opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78:

1. For råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som ikke opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 23 år, eller den 1. juni 2005.
2. For råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 28 år eller den 1. januar 2010.
3. For råolietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 20 000 ton, og produkttankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 30 000 ton, som ikke opfylder kravene til et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 25 år eller den 1. januar 2015.
4. For råolietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 20 000 ton og produkttankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 30 000 ton, som opfylder kravene til et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 30 år eller den 1. januar 2015.

2. Andre strukturelle eller driftsmæssige ordninger, som f.eks. hydrostatiske lastemetoder, som nævnt i regel 13G, stk. 7, i bilag I til MARPOL 73/78 accepteres ikke som alternativer til overholdelse af kravene i stk. 1.

Artikel 5

Differentierede havne- og lodsafgifter for tankskibe med dobbeltskrog og med enkeltskrog

1. Medlemsstaterne sikrer, at havnemyndighederne og lodsmyndighederne anvender et differentieret afgiftssystem ved opkrævning af havne- og lodafgifter således at:

- afgifter for olietankskibe med dobbeltskrog nedsættes med mindst den procentdel, der er anført i bilag I, sammenlignet med afgifter for olietankskibe med enkeltskrog med samme dødvægt og med en alder på under fem år
 - afgifterne for olietankskibe med enkeltskrog øges med mindst den procentdel, der er anført i bilag I sammenlignet med afgifterne for enkeltskrogede olietankskibe med samme dødvægt og en alder på under fem år.
2. Hvor havne- og lodsafgifter opkræves på andet grundlag end dødvægt, sikrer medlemsstaterne, at det af havne- og lodsmyndighederne anvendte afgiftssystem giver mindst samme procentdel nedsættelse i afgifterne for dobbeltskrogede olietankskibe og forøgelse af afgifterne for enkeltskrogede olietankskibe som anført i stk. 1.
3. Det differentierede havne- og lodsafgiftssystem gælder ikke længere på den seneste af de i artikel 4 anførte datoer.

Artikel 6

Meddelelse til IMO

Rådets og Kommissionens formandskab informerer Den Internationale Søfartsorganisation om vedtagelse af denne forordning, og i denne forbindelse henvises til artikel 211, stk. 3, i De Forenede Nationers havretskonvention.

Artikel 7

Overvågning og indberetning

1. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at havne- og lodsmyndighederne anvender det differentierede afgiftssystem, som er specificeret i artikel 5, korrekt.
2. Medlemsstaterne sender hvert år Kommissionen en rapport om resultaterne af denne kontrol, inklusive havne- og lodsmyndigheders overtrædelser. Rapporten skal foreligge senest den 30. april i året følgende referenceåret.

Artikel 8

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg i henhold til artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF ⁽¹⁾.
2. Når der henvises til dette stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, og artikel 8 heri.
3. Tidsfristen i henhold til artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF er på tre måneder.

Artikel 9

Ændringsprocedurer

1. Henvisningerne i artiklerne til reglerne i bilag I til MARPOL 73/78 kan ændres i henhold til procedurerne i artikel 9 for at bringe dem på linje med ændringer til disse regler, som er vedtaget i IMO.
2. I henhold til procedurerne i artikel 9, kan procentdelene for nedsættelse og for ekstraafgifter i henhold til det differentierede afgiftssystem for havne- og lodsafgifter i bilag I ændres for at tage hensyn til den fart og det omfang hvormed enkeltskrogede olietankskibe erstattes med dobbeltskrogede olietankskibe under indfasningsperioden.

Artikel 10

Ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94

Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke ⁽²⁾ ophæves 12 måneder efter ikrafttrædelse af nærværende forordning.

Artikel 11

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter til rette tid, men før den i artikel 12 nævnte ikrafttrædelsesdato, de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at gennemføre denne forordning.
2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til denne forordning, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen alle bestemmelser i national lov, som vedtages på denne forordnings område. Kommissionen informerer de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 12

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Den er gældende den (12 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

⁽¹⁾ Rådets direktiv om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods (EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19).

⁽²⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1.

BILAG

Differentierede havne- og lodsafgifter for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og for enkeltskrogede olietankskibe

Minimumsprocentdele for nedsatte afgifter og ekstraafgifter som nævnt i artikel 5

Skibets alder	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	> 25
Nedsættelse for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design	- 25 %	- 20 %	- 15 %	- 10 %	- 5 %	Ingen
Ekstraafgift for enkeltskrogede olietankskibe	ingen	+ 10 %	+ 15 %	+ 20 %	+ 25 %	+ 30 %