

## I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

## DIREKTIVER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2012/33/EU

af 21. november 2012

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske  
og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Unionens miljøpolitik, som opstillet i handlingsprogrammerne på miljøområdet, navnlig i sjette miljøhandlingsprogram, som blev vedtaget ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF <sup>(3)</sup>, har som et af sine formål at opnå et luftkvalitetsniveau, der ikke medfører væsentlige negative følger og risici for menneskers sundhed og miljøet.

(2) Artikel 191, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) fastsætter, at Unionens

politik på miljøområdet skal tage sigte på et højt beskyttelsesniveau under hensyntagen til de forskelligartede forhold, der gør sig gældende i de forskellige områder i Unionen.

(3) Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer <sup>(4)</sup> fastsætter det maksimale svovlindhold i fuelolie, gasolie, marin gasolie og marin dieselolie, der anvendes i Unionen.

(4) Emissioner fra skibsfart, som skyldes forbrænding af skibsbrændstoffer med et højt svovlindhold, bidrager til forurening af luften med svovldioxid og partikler, som er skadelige for menneskers sundhed og for miljøet, og som bidrager til dannelsen af sur nedbør. Uden foranstaltningerne i dette direktiv ville emissionerne fra skibsfart inden længe være højere end emissionerne fra alle land-baserede kilder.

(5) Luftforurening forårsaget af skibe, som ligger ved kaj, er et stort problem for mange havnebyer i forhold til deres bestræbelser på at overholde Unionens grænseværdier for luftkvalitet.

(6) Medlemsstaterne bør tilskynde til anvendelse af elektricitet fra land, idet elektriciteten til skibe i dag almindeligvis leveres af hjælpemotorer.

(7) I henhold til direktiv 1999/32/EF skal Kommissionen rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af nævnte direktiv og kan sammen med rapporten forelægge forslag til ændringer heraf, navnlig med hensyn til reduktion af svovlgrænser for skibsbrændstoffer i SO<sub>x</sub>-kontrolområder (SECA-områder), baseret på arbejdet i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

<sup>(1)</sup> EUT C 68 af 6.3.2012, s. 70.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 11.9.2012 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 29.10.2012.

<sup>(3)</sup> EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

<sup>(4)</sup> EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13.

- (8) I 2008 vedtog IMO en beslutning om at ændre bilag VI til protokollen af 1997 om ændring af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978 (Marpol), der indeholder regler for forebyggelse af luftforurening fra skibe. Det reviderede bilag VI til Marpol trådte i kraft den 1. juli 2010.
- (9) Det reviderede bilag VI til Marpol indfører bl.a. strengere svovlgrænser for skibsbrændstoffer i SECA-områder (1,00 % pr. 1. juli 2010 og 0,10 % pr. 1. januar 2015) samt i havområder uden for SECA-områder (3,50 % pr. 1. januar 2012 og, i princippet, 0,50 % pr. 1. januar 2020). De fleste medlemsstater skal i henhold til deres internationale forpligtelser kræve, at skibe anvender brændstof med maksimalt 1,00 % svovlindhold i SECA-områder pr. 1. juli 2010. For at sikre overensstemmelse med international ret samt at sikre behørig håndhævelse af nye globalt etablerede svovlstandarder i Unionen bør direktiv 1999/32/EF tilpasses til det reviderede bilag VI til Marpol. For at sikre en minimumskvalitet for brændstof, der anvendes af skibe enten som brændstof eller til teknologibaseret overholdelse af kravene, bør skibsbrændstoffer, hvis svovlindhold overstiger den generelle standard på 3,50 vægtprocent, ikke tillades til anvendelse i Unionen, undtagen for brændstoffer, der leveres til skibe, som anvender emissionsreduktionsmetoder, der fungerer i et lukket system.
- (10) Der kan foretages ændringer af bilag VI til Marpol vedrørende SECA-områder i henhold til IMO-procedurerne. I tilfælde af, at der indføres yderligere ændringer, herunder undtagelser, vedrørende anvendelsen af grænseværdierne for SECA-områderne i bilag VI til Marpol, bør Kommissionen behandle enhver sådan ændring og i givet fald straks fremsætte det nødvendige forslag i henhold til TEUF med henblik på fuldt ud at bringe direktiv 1999/32/EF i overensstemmelse med IMO-reglerne vedrørende SECA-områder.
- (11) Indførelsen af eventuelle nye emissionskontrolområder bør ske gennem IMO-proceduren i henhold til bilag VI til Marpol og bør underbygges af velbegrundede argumenter, der er baseret på miljømæssige og økonomiske hensyn og understøttet af videnskabelige data.
- (12) Medlemsstaterne bør, i henhold til regel 18 i det reviderede bilag VI til Marpol, bestræbe sig på at sikre tilgængeligheden af skibsbrændstof, som er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv.
- (13) I betragtning af det globale aspekt af miljøpolitik og skibsemissioner bør der opstilles ambitiøse emissionsstandarder på globalt plan.
- (14) Passagerskibe sejler hovedsagelig i havne eller tæt på kystområder, og deres virkninger på menneskers sundhed og miljøet er væsentlige. For at forbedre luftkvaliteten omkring havne og kyster kræves det, at sådanne skibe anvender skibsbrændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 1,50 %, indtil strengere svovlstandarder finder anvendelse på alle skibe i medlemsstaternes territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner.
- (15) I overensstemmelse med artikel 193 i TEUF bør dette direktiv ikke være til hinder for, at de enkelte medlemsstater opretholder eller indfører strengere beskyttelsesforanstaltninger med henblik på at fremme tidlig gennemførelse med hensyn til det maksimale svovlindhold i skibsbrændstoffer, f.eks. ved at anvende emissionsreduktionsmetoder uden for SECA-områderne.
- (16) Med henblik på at lette overgangen til nye motorteknologier med potentiale for væsentligt større emissionsreduktioner inden for søfartssektoren bør Kommissionen undersøge mulighederne for at muliggøre og fremme anvendelsen af gasdrevne motorer i skibe nærmere.
- (17) For at opfylde målene med direktiv 1999/32/EF er det nødvendigt på behørig vis at håndhæve forpligtelserne med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Erfaringen fra gennemførelsen af direktiv 1999/32/EF har vist, at der er et behov for en stærkere overvågnings- og håndhævelsesordning for at sikre behørig gennemførelse af nævnte direktiv. Til det formål er det nødvendigt, at medlemsstaterne sikrer tilstrækkeligt hyppig og nøjagtig prøvetagning af skibsbrændstoffer, der markedsføres eller anvendes om bord på skibe, samt regelmæssig kontrol af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester. Det er også nødvendigt, at medlemsstaterne etablerer et system med sanktioner for manglende overholdelse af direktiv 1999/32/EF, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning. For at sikre mere informationsgennemsigtighed er det også hensigtsmæssigt at fastsætte bestemmelser om, at registeret over lokale leverandører af skibsbrændstoffer gøres offentligt tilgængeligt.
- (18) Medlemsstaternes rapportering i medfør af direktiv 1999/32/EF har vist sig at være utilstrækkelig med henblik på kontrol af overholdelsen af nævnte direktiv på grund af manglende harmoniserede og tilstrækkeligt nøjagtige bestemmelser om indholdet og formatet af medlemsstaternes rapporter. Derfor er der behov for mere detaljerede angivelser med hensyn til rapportens indhold og format for at sikre en mere harmoniseret rapportering.
- (19) Efter vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle missioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) <sup>(1)</sup>, som omarbejder Unionens lovgivning om industriemissioner, er det nødvendigt at ændre bestemmelserne i direktiv 1999/32/EF om maksimalt svovlindhold i fuelolie i overensstemmelse hermed.

(<sup>1</sup>) EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17.

- (20) Opfyldelse af de lave svovlgrænser for skibsbrændstof, navnlig i SECA-områder, kan resultere i en væsentlig forøgelse af prisen for sådanne brændstoffer, i hvert fald på kort sigt, og kan have en negativ virkning på nærskibsfartens konkurrenceevne sammenlignet med andre transportformer samt på industriernes konkurrenceevne i de lande, der grænser op til SECA-områder. Der er behov for egnede løsninger for at reducere omkostningerne til overholdelse af kravene for de berørte industrier, såsom at muliggøre alternative, mere omkostnings-effektive metoder til overholdelse af kravene end brændstofbaseret overholdelse af kravene, og at yde støtte, hvor det er nødvendigt. Kommissionen vil bl.a. på basis af rapporter fra medlemsstaterne nøje overvåge skibsfartssektorens efterlevelse af de nye brændstofkvalitetsstandarder, især ud fra muligheden for et modalskift fra søtransport til landbaseret transport, og vil om fornødent træffe de nødvendige foranstaltninger til at modvirke en sådan tendens.
- (21) Det er vigtigt at begrænse modalskiftet fra søtransport til landbaseret transport, eftersom en voksende andel varer transporteret ad landevej i mange tilfælde ville være i modstrid med Unionens målsætninger vedrørende klimaforandringer og ville øge de trafikale trængselsproblemer.
- (22) Omkostningerne ved nye krav til reduktion af svovldioxidemissioner kan medføre et modalskift fra søtransport til landbaseret transport og kan have negative konsekvenser for erhvervslivets konkurrenceevne. Kommissionen bør i fuld udstrækning gøre brug af instrumenter som Marco Polo og de transeuropæiske transportnet for at yde målrettet bistand med henblik på at minimere risikoen for et modalskift. Medlemsstaterne kan finde det nødvendigt at yde støtte til operatører, der berøres af dette direktiv i overensstemmelse med de gældende regler for statsstøtte.
- (23) I overensstemmelse med de eksisterende retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse, og med forbehold for fremtidige ændringer af disse, kan medlemsstaterne yde statsstøtte til operatører, der berøres af dette direktiv, herunder støtte til ombygning af eksisterende fartøjer, hvis sådanne støtteforanstaltninger anses for forenelige med det indre marked i overensstemmelse med artikel 107 og 108 i TEUF, navnlig i lyset af de gældende retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse. Kommissionen kan i denne forbindelse tage hensyn til, at visse emissionsreduktionsmetoder går videre end kravene i dette direktiv ved at reducere ikke blot SO<sub>2</sub>-emissioner, men også andre emissioner.
- (24) Adgang til emissionsreduktionsmetoder bør fremmes. De pågældende metoder kan give emissionsreduktioner, der mindst svarer til eller endog er større end dem, der kan opnås ved anvendelse af brændstof med lavt svovlindhold, forudsat at de ikke har nogen væsentlige negative virkninger på miljøet, såsom marine økosystemer, og at de udvikles i henhold til passende godkendelses- og kontrolmekanismer. De allerede kendte alternative metoder, såsom anvendelse af anlæg om bord til rensning af udstødningsgasser, blanding af brændstof og flydende naturgas (LNG) eller anvendelse af biobrændstoffer, bør anerkendes i Unionen. Det er vigtigt at fremme afprøvningen og udviklingen af nye emissionsreduktionsmetoder for bl.a. at begrænse modalskiftet fra søtransport til landbaseret transport.
- (25) Emissionsreduktionsmetoder har potentiale for betydelige emissionsreduktioner. Kommissionen bør derfor fremme afprøvningen og udviklingen af disse teknologier ved bl.a. at overveje at etablere et samfinansieret fælles program med erhvervslivet baseret på principper fra lignende programmer, såsom Clean Sky-programmet.
- (26) Kommissionens bør i samarbejde med medlemsstaterne og de interesserede parter yderligere udvikle de foranstaltninger, der blev udpeget i arbejdsdokumentet af 16. september 2011 fra Kommissionens tjenestegrene om reduktion af emissioner af forurenende stoffer fra søtransport og værktøjskassen til bæredygtig vandtransport.
- (27) Alternative emissionsreduktionsmetoder, såsom visse typer skrubbere, kan producere affald, som bør håndteres ordentligt og ikke udledes i havet. I afventning af en revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe<sup>(1)</sup> bør medlemsstaterne i overensstemmelse med deres internationale forpligtelser sikre tilgængeligheden af modtagefaciliteter i havne, der er tilstrækkelige til at imødegå behovet hos de skibe, der anvender anlæg til rensning af udstødningsgasser. Kommissionen bør ved revisionen af direktiv 2000/59/EF overveje at lade affald fra anlæg til rensning af udstødningsgasser omfatte af princippet om ikke at pålægge specialafgifter på affald fra skibe i henhold til nævnte direktiv.
- (28) Kommissionen bør som led i sin omarbejdelse af politikken om luftkvalitet i 2013 undersøge muligheden for at nedbringe luftforurening, herunder i medlemsstaternes territorialfarvande.
- (29) Det er vigtigt for gennemførelsen af direktiv 1999/32/EF, at der findes sanktioner, som er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelserne og har afskrækkende virkning. Medlemsstaterne bør lade sådanne sanktioner omfatte bøder, der er udregnet på en sådan måde, at det sikres, at bøderne som minimum fratager de ansvarlige de økonomiske fordele ved overtrædelserne, og at bøderne gradvist forhøjes ved gentagne overtrædelser. Medlemsstaterne bør meddele Kommissionen bestemmelserne om sådanne sanktioner.

(1) EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81.

- (30) Beføjelsen til at vedtage retsakter bør delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af de ækvivalente emissionsværdier og kriterierne for anvendelse af emissionsreduktionsmetoder med henblik på at tilpasse bestemmelserne i direktiv 1999/32/EF til den videnskabelige og tekniske udvikling og således sikre streng overensstemmelse med de relevante IMO-instrumenter og for så vidt angår ændring af artikel 2, nr. 1), 2), 3), 3a), 3b) og 4), artikel 6, stk. 1a, litra b), og artikel 6, stk. 2, i direktiv 1999/32/EF med henblik på at tilpasse bestemmelserne i nævnte direktiv til den videnskabelige og tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (31) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv 1999/32/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser<sup>(1)</sup>.
- (32) Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS)<sup>(2)</sup> bør bistå Kommissionen med godkendelse af de emissionsreduktionsmetoder, der ikke er dækket af Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om udstyr på skibe<sup>(3)</sup>.
- (33) I den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter<sup>(4)</sup> har medlemsstaterne forpligtet sig til i begrundede tilfælde at lade meddelelsen af deres gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. Med hensyn til dette direktiv finder lovgiveren, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er begrundet.
- (34) Direktiv 1999/32/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### Artikel 1

#### Ændringer af direktiv 1999/32/EF

Direktiv 1999/32/EF ændres således:

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

- »h) brændstoffer, der benyttes om bord på skibe, der anvender emissionsreduktionsmetoderne i overensstemmelse med artikel 4c og 4e, uden at dette berører artikel 3a.«

2) Artikel 2 ændres således:

a) Nr. 1) og 2) affattes således:

»1) »fuelolie«:

- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, undtagen skibsbrændstof, som henhører under KN-kode 2710 19 51, 2710 19 68, 2710 20 31 eller 2710 20 35, 2710 20 39, eller
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der (bortset fra gasolie som defineret i nr. 2) og 3) ud fra sine destillationsgrænser henhører under de svære olier, som er bestemt til anvendelse som brændstof, og hvoraf mindre end 65 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 250 °C efter ASTM D86-metoden. Kan destillationen ikke bestemmes efter ASTM D86-metoden, klassificeres olieproduktet også som fuelolie

2) »gasolie«:

- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, undtagen skibsbrændstof, som henhører under KN-kode 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 eller 2710 20 19, eller
- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, med undtagelse af skibsbrændstof, 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.

Dieselolie som defineret i artikel 2, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie<sup>(\*)</sup> er ikke omfattet af denne definition. Brændstoffer til mobile ikke-vejgående maskiner og landbrugstraktorer er heller ikke omfattet af denne definition

<sup>(1)</sup> EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

<sup>(2)</sup> EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 46 af 17.2.1997, s. 25.

<sup>(4)</sup> EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

<sup>(\*)</sup> EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.«



b) Nr. 3a) og 3b) affattes således:

»3a) »marin dieselolie«:

ethvert skibsbrændstof som defineret for DMB-kvalitet i tabel I i ISO 8217 med undtagelse af henvisningen til svovlindholdet

3b) »marin gasolie«:

ethvert skibsbrændstof som defineret for DMX-, DMA- og DMZ-kvaliteter i tabel I i ISO 8217 med undtagelse af henvisningen til svovlindholdet«.

c) Nr. 3m) affattes således:

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

3) Artikel 3 ændres således:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

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

2. Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissioner fra kompetente myndigheders side finder stk. 1 ikke anvendelse indtil den 31. december 2015 for fuelolier, der anvendes:

a) i fyringsanlæg, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/80/EF af 23. oktober 2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg (\*), som er underlagt direktivets artikel 4, stk. 1 eller 2, eller artikel 4, stk. 3, litra a), og som overholder de emissionsgrænser for SO<sub>2</sub> for sådanne anlæg som fastlagt i direktivet

b) i fyringsanlæg, som er omfattet af direktiv 2001/80/EF, som er underlagt direktivets artikel 4, stk. 3, litra b), og artikel 4, stk. 6, og hvis månedlige gennemsnitlige SO<sub>2</sub>-emissioner ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis

c) i fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a) eller b), og hvis månedlige gennemsnitlige SO<sub>2</sub>-emissioner ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis

d) til forbrænding i raffinaderier, hvis de gennemsnitlige månedlige SO<sub>2</sub>-emissioner for alle raffinaderiets anlæg, uanset typen af brændstof eller brændstofkombinationer, men undtagen fyringsanlæg, der er omfattet af litra a) og b), gasturbiner og gasmotorer, ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis.

3. Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissioner fra kompetente myndigheders side finder stk. 1 ikke anvendelse fra den 1. januar 2016 for fuelolier, der anvendes:

a) i fyringsanlæg, som er omfattet af kapitel III i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU (\*\*), og som overholder emissionsgrænserne for SO<sub>2</sub> for sådanne anlæg, der er anført i bilag V til nævnte direktiv, eller, hvis disse emissionsgrænseværdier ikke finder anvendelse i medfør af nævnte direktiv, for hvilke de månedlige gennemsnitlige SO<sub>2</sub>-emissioner ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis

b) i fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a), og hvis månedlige gennemsnitlige SO<sub>2</sub>-emissioner ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis

c) til forbrænding i raffinaderier, hvis de gennemsnitlige månedlige SO<sub>2</sub>-emissioner for alle raffinaderiets anlæg, uanset typen af brændstof eller brændstofkombinationer, men undtagen fyringsanlæg, der er omfattet af litra a), gasturbiner og gasmotorer, ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis.

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

(\*) EFT L 309 af 27.11.2001, s. 1.

(\*\*) EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17.«

b) Stk. 3 udgår.

4) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 3a

**Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer**

Medlemsstaterne sikrer, at skibsbrændstoffer ikke anvendes på deres område, hvis deres svovlindhold overstiger 3,50 vægtprocent, bortset fra brændstoffer beregnet til skibe, som anvender de i artikel 4c omtalte emissionsreduktionsmetoder, der fungerer i lukkede systemer.«

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

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

6) Artikel 4a ændres således:

a) Titlen affattes således:

»Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes i medlemsstaternes territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolområder, herunder SO<sub>x</sub>-kontrolområder, og af passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Unionen«

b) Stk. 1 affattes således:

»1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i de områder af deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, der omfattes af SO<sub>x</sub>-kontrolområder, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer efter vægt overstiger:

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

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

Dette stykke finder anvendelse på alle fartøjer uanset flag, herunder fartøjer, hvis rejse er påbegyndt uden for Unionen. Kommissionen tager passende hensyn til eventuelle fremtidige ændringer af kravene i henhold til Marpolkonventionens bilag VI, som gælder inden for SO<sub>x</sub>-kontrolområderne, og fremlægger, hvor dette er hensigtsmæssigt, uden unødigt forsinkelse eventuelle relevante forslag med henblik på ændring af dette direktiv.«

c) Følgende stykke indsættes:

»1a. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i områderne i deres territorialfarvande,

eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer efter vægt overstiger:

a) 3,50 % fra den 18. juni 2014

b) 0,50 % fra den 1. januar 2020.

Dette stykke finder anvendelse på alle fartøjer uanset flag, herunder fartøjer, hvis rejse er påbegyndt uden for Unionen, jf. dog denne artikels stk. 1 og 4 samt artikel 4b.«

d) Stk. 4, 5, 6 og 7 affattes således:

»4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner uden for SO<sub>x</sub>-kontrolområder af passagerskibe, der sejler i fast rutefart til eller fra havne i Unionen, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer overstiger: 1,50 vægtprocent frem til den 1. januar 2020.

Medlemsstaterne er ansvarlige for at håndhæve dette krav som minimum over for fartøjer, der fører deres flag, og fartøjer uanset flag, når de befinder sig i deres havne.

5. Medlemsstaterne kræver korrekt logbogføring, herunder over brændstofsift.

5a. Medlemsstaterne bestræber sig på at sikre tilgængeligheden af skibsbrændstof, som er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv, og informerer Kommissionen om tilgængeligheden af sådant skibsbrændstof i deres havne og terminaler.

5b. Fastslår en medlemsstat, at et skib ikke overholder de krav til skibsbrændstof, som er fastsat i dette direktiv, er medlemsstatens kompetente myndighed berettiget til at kræve, at skibet:

a) fremlægger en oversigt over de foranstaltninger, der er truffet for at forsøge at efterkomme kravene, og

b) forelægger dokumentation for, at det har forsøgt at købe skibsbrændstof, der opfylder kravene i dette direktiv, i overensstemmelse med skibets rejseplan, og — i tilfælde af, at det ikke var tilgængeligt som planlagt — at der blev gjort forsøg på at finde alternative kilder for sådant skibsbrændstof, og at der på trods af en stor indsats for at finde frem til skibsbrændstof, der opfylder kravene i dette direktiv, ikke var mulighed for at købe sådant brændstof.

Det kan ikke kræves af skibet, at det afviger fra sin planlagte rejse eller forsinker rejsen urimeligt for at efterkomme kravene.

Hvis et skib afgiver de i første afsnit omtalte oplysninger, skal den pågældende medlemsstat tage højde for alle relevante omstændigheder og den dokumentation, der forelægges, når der træffes afgørelse om de relevante foranstaltninger, der skal gennemføres, herunder afgørelse om at undlade at træffe kontrolforanstaltninger.

Skibet underretter sin flagstat og den kompetente myndighed i den pågældende destinationshavn, når det ikke kan købe skibsbrændstof, der opfylder kravene i dette direktiv.

En havnestat underretter Kommissionen, når et skib har forelagt dokumentation for, at der ikke fandtes tilgængeligt skibsbrændstof, der opfylder kravene i dette direktiv.

6. Medlemsstaterne skal i overensstemmelse med regel 18 i Marpolkonventionens bilag VI:

- a) føre en offentligt tilgængelig fortegnelse over lokale leverandører af skibsbrændstoffer
- b) sikre, at svovlindholdet i alle skibsbrændstoffer, der sælges på deres område, er dokumenteret af leverandøren på en bunkerleveringsattest, der ledsages af en forsejlet prøve og er underskrevet af repræsentanter for det modtagende skib
- c) træffe de nødvendige foranstaltninger over for leverandører af skibsbrændstoffer, hvis det konstateres, at de har leveret brændstof, hvis sammensætning ikke svarer til det, der er anført på leveringsattesten
- d) sikre, at der tages de nødvendige skridt til at bringe enhver form for ikke-forskriftsmæssigt skibsbrændstof i overensstemmelse med de gældende bestemmelser.

7. Medlemsstaterne sikrer, at marine dieselolier ikke markedsføres på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende marine dieselolier overstiger 1,50 vægtprocent.»

e) Stk. 8 udgår.

7) Artikel 4b og 4c affattes således:

»Artikel 4b

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

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibe, som ligger ved kaj i Unionens

havne, ikke anvender skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,10 vægtprocent, 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 skibe, der standser alle motorer og anvender strøm fra land, mens de ligger ved kaj i havne.

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

Artikel 4c

#### Emissionsreduktionsmetoder

1. Medlemsstaterne tillader anvendelse af emissionsreduktionsmetoder for skibe uanset flag i deres havne, territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner som et alternativ til anvendelse af skibsbrændstoffer, som opfylder kravene i artikel 4a og 4b, jf. dog nærværende artikels stk. 2 og 3.

2. Skibe, der anvender de i stk. 1 omhandlede emissionsreduktionsmetoder, skal til stadighed opnå reduktioner i SO<sub>2</sub>-emissioner, der mindst svarer til de reduktioner, der ville være opnået ved anvendelse af skibsbrændstoffer, der opfylder kravene i artikel 4a og 4b. Ækvivalente emissionsværdier bestemmes i overensstemmelse med bilag I.

2a. Medlemsstaterne tilskynder som en alternativ løsning til emissionsreduktion til, at skibe, der ligger ved kaj, gør brug af landbaserede strømforstyringssystemer.

3. De i stk. 1 omhandlede emissionsreduktionsmetoder skal opfylde de kriterier, der er anført i de i bilag II nævnte instrumenter.

4. Hvor dette er begrundet i lyset af videnskabelige og tekniske fremskridt i forhold til alternative emissionsreduktionsmetoder og gjort på en måde, der sikrer streng overensstemmelse med de relevante instrumenter og standarder vedtaget af IMO, tillægges Kommissionen beføjelser til:

- a) at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a om ændring af bilag I og II

b) at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede krav for overvågning af emissioner, hvor dette er hensigtsmæssigt. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9, stk. 2.«

8) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 4d

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

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

2. Emissionsreduktionsmetoder, der ikke er dækket af denne artikels stk. 1, 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:

- a) de retningslinjer, der udarbejdes af IMO
- b) resultaterne af forsøg, der gennemføres i medfør af artikel 4e
- c) virkningerne på miljøet, herunder de emissionsreduktioner, der kan opnås, og virkninger på økosystemer i beskyttede trafikhavne og anløbssteder og flodmundinger, og
- d) gennemførligheden af overvågning og kontrol.

Artikel 4e

**Forsøg med nye emissionsreduktionsmetoder**

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

- a) Kommissionen og samtlige berørte havnestater får skriftlig meddelelse herom, senest seks måneder inden forsøgene påbegyndes
- b) tilladelserne til forsøg dækker højst 18 måneder
- c) alle medvirkende skibe installerer manipulationssikret udstyr til kontinuerlig overvågning af røggasemissionerne og anvender dette udstyr i hele forsøgsperioden
- d) alle medvirkende skibe opnår emissionsreduktioner, der mindst svarer til dem, der ville være opnået ved hjælp af svovlgrænserne for brændstoffer, der er fastlagt i dette direktiv

e) der forefindes i hele forsøgsperioden passende systemer til håndtering af affald fra emissionsreduktionsmetoderne

f) der foretages i hele forsøgsperioden en vurdering af virkningerne på havmiljøet, navnlig på økosystemer i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger, og

g) Kommissionen får forelagt de fuldstændige forsøgsresultater, og de gøres tilgængelige for offentligheden senest seks måneder efter forsøgenes afslutning.

Artikel 4f

**Finansielle foranstaltninger**

Medlemsstaterne kan vedtage finansielle foranstaltninger til fordel for operatører, der berøres af dette direktiv, hvis sådanne finansielle foranstaltninger er i overensstemmelse med de gældende og kommende regler for statsstøtte på dette område.

(\*) EFT L 46 af 17.2.1997, s. 25.

(\*\*) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.«

9) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

**Prøvetagning og analyser**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til ved prøvetagning at kontrollere, at svovlindholdet i de anvendte brændstoffer er i overensstemmelse med artikel 3, 3a, 4, 4a og 4b. Prøvetagning påbegyndes på den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Prøvetagning foretages periodisk, med tilstrækkelig hyppighed, i tilstrækkelige mængder og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof og, i tilfælde af skibsbrændstoffer, for det brændstof, der anvendes af skibe, når de befinder sig inden for relevante havområder og havne. Prøverne analyseres uden unødigt forsinkelse.

1a. Følgende metoder til prøvetagning, analyse og inspektion af skibsbrændstoffer anvendes:

- a) inspektion af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester

og i fornødent omfang følgende metoder til prøvetagning og analyse:



b) prøvetagning af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, når dette er under levering til skibe, i overensstemmelse med retningslinjer for prøvetagning af fuelolie til påvisning af overensstemmelse med det reviderede bilag VI til Marpolkonventionen vedtaget den 17. juli 2009 ved resolution 182(59) fra IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC), og analyse af dets svovlindhold, eller

c) prøvetagning og analyse af svovlindholdet i skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, der er indeholdt i brændstoftanke, hvor dette er teknisk og økonomisk muligt, og i forseglede brændstofprøver om bord på skibe.

1b. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende:

a) hyppigheden af prøvetagningen

b) prøvetagningsmetoderne

c) definition af en prøve, der er repræsentativ for det undersøgte brændstof.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9, stk. 2.

2. Som referencemethode til bestemmelse af svovlindholdet benyttes ISO-metode 8754 (2003) eller Pr EN ISO 14596 (2007).

For at bestemme, om skibsbrændstoffer, der leveres til og anvendes om bord på skibe, overholder de svovlgrænser, der kræves i artikel 3a, 4, 4a og 4b, anvendes verifikationsproceduren for brændselolieprøver i henhold til Marpolkonventionens bilag VI, tillæg VI.«

10) Artikel 7 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Hvert år inden den 30. juni forelægger medlemsstaterne på grundlag af resultaterne af det prøvetagnings-, analyse- og inspektionsarbejde, der udføres i overensstemmelse med artikel 6, Kommissionen en rapport om overholdelsen af de svovlstandarder, der er fastsat i dette direktiv for det foregående år.

På grundlag af de rapporter, der modtages i henhold til dette stykkes første afsnit og meddelelserne vedrørende manglende tilgængelighed af skibsbrændstof, som overholder bestemmelserne i dette direktiv, indsendt af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 4a,

stk. 5b, femte afsnit, udarbejder og offentliggør Kommissionen inden for 12 måneder fra den dato, der nævnes i dette stykkes første afsnit, en rapport om gennemførelsen af dette direktiv. Kommissionen evaluerer behovet for yderligere at styrke de relevante bestemmelser i dette direktiv og forelægger i givet fald passende forslag til retsakter.«

b) Følgende stykke indsættes:

»1a. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende de oplysninger, der skal medtages i rapporten, og rapportens format. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9, stk. 2.«

c) Stk. 2 og 3 affattes således:

»2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2013 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, som i givet fald ledsages af forslag til retsakter. Kommissionen undersøger i sin rapport potentialet for nedbringelse af luftforureningen under hensyntagen til bl.a.: årlige rapporter, der er fremsendt i overensstemmelse med stk. 1 og 1a, iagttaget luftkvalitet og forsurening, brændstofpriser, eventuel økonomisk indvirkning og iagttaget modalskift samt fremskridt i nedbringelsen af emissioner fra skibe.

3. Kommissionens udarbejder senest den 31. december 2012 i samarbejde med medlemsstaterne og de interesserede parter passende foranstaltninger, herunder dem, der beskrives i Kommissionens arbejdsdokument af 16. september 2011 om emissionsreduktion af forurenende stoffer fra søtransport og værktøjskassen til bæredygtig vandtransport, som fremmer overholdelsen af dette direktivs miljøstandarder og minimerer de eventuelle negative konsekvenser.«

d) Stk. 4 affattes således:

»4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9a vedrørende tilpasningerne af artikel 2, nr. 1), 2), 3), 3a), 3b) og 4), artikel 6, stk. 1a, litra b), og artikel 6, stk. 2, til videnskabelige og tekniske fremskridt. Sådanne tilpasninger må ikke resultere i nogen direkte ændringer af dette direktivs anvendelsesområde eller af svovlgrænser for brændstoffer, der er fastlagt i dette direktiv.«

11) Artikel 8 udgår.

12) Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

#### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (\*).

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

(\*) EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.«

13) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 9a

#### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4c, stk. 4, og artikel 7, stk. 4, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 17. december 2012. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelserne forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 4c, stk. 4, og artikel 7, stk. 4, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4c, stk. 4, og artikel 7, stk. 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på tre måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med tre måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.«

14) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

#### Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv.

2. De vedtagne sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning, ligesom de kan omfatte bøder, der er udregnet på en sådan måde, at det sikres, at bøderne som minimum fratager de ansvarlige de økonomiske fordele ved overtrædelsen, og at bøderne gradvist forhøjes ved gentagne overtrædelser.«

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

Artikel 2

#### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 18. juni 2014. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser.

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

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

*Artikel 3***Ikrafttræden**

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

*Artikel 4***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 21. november 2012.

*På Europa-Parlamentets vegne*

M. SCHULZ

*Formand*

*På Rådets vegne*

A. D. MAVROYIANNIS

*Formand*

---

## BILAG

## »BILAG I

**ÆKVIVALENTE EMISSIONSVÆRDIER FOR EMISSIONSREDUKTIONSMETODER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 4c, STK. 2**

Svovlgrænser for skibsbrændstof som omhandlet i artikel 4a og 4b og i regel 14.1 og 14.4 i Marpol-konventionens bilag VI og ækvivalente emissionsværdier som omhandlet i artikel 4c, stk. 2:

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

## Bemærk:

- Anvendelse af emissionsgrænser i forholdet mellem CO<sub>2</sub> og SO<sub>2</sub> gælder kun, når der anvendes oliebaseret destillat eller residuale fuelolier.
- I begrundede tilfælde, hvor CO<sub>2</sub>-koncentrationer reduceres af enheden til rensning af udstødningsgas (EGC-enheden), kan CO<sub>2</sub>-koncentrationen måles ved EGC-enhedens indtag under forudsætning af, at korrektheden af en sådan metodologi kan demonstreres klart.

## BILAG II

**KRITERIER FOR ANVENDELSE AF EMISSIONSREDUKTIONSMETODER OMHANDLET I ARTIKEL 4c, STK. 3**

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

Emissionsreduktionsmetode	Anvendelseskriterier
Blanding af skibsbrændstof og fordampet gas	Kommissionens afgørelse 2010/769/EU af 13. december 2010 om fastlæggelse af kriterier for LNG-tankskibes anvendelse af teknologiske metoder som alternativ til anvendelse af skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold, der opfylder kravene i artikel 4b i Rådets direktiv 1999/32/EF om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/33/EF om svovlindholdet i skibsbrændstoffer <sup>(1)</sup> .
Rensningssystemer til udstødningsgas	Resolution MEPC.184(59) vedtaget den 17. juli 2009  Vaskevand fra anvendelse af rensningssystemer til udstødningsgas, hvor der anvendes kemiske stoffer, tilsætningsstoffer, blandinger og relevante kemikalier, der dannes på stedet, jf. punkt 10.1.6.1. i resolution MEPC.184(59), må ikke udledes i havet, herunder i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger, medmindre skibsoperatøren har påvist, at sådant vaskevand ikke har nogen væsentlige negative virkninger på og ikke udgør nogen risiko for menneskers sundhed og miljøet. Hvis det kemikalie, der anvendes, er kaustisk soda, er det tilstrækkeligt, at vaskevandet lever op til kravene i resolution MEPC.184(59), og at dets pH-værdi ikke overskrider 8,0.
Biobrændstof	Anvendelse af biobrændstof som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder <sup>(2)</sup> , der overholder relevante CEN- og ISO-standarder.  Blandinger af biobrændstof og skibsbrændstof skal overholde de i dette direktivs artikel 3a, artikel 4a, stk. 1, 1a og 4 og artikel 4b fastsatte svovlstandarder.

<sup>(1)</sup> EUT L 328 af 14.12.2010, s. 15.

<sup>(2)</sup> EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16.