

RICHTLINIE 2005/33/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 6. Juli 2005

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die in den Umweltaktionsprogrammen und speziell im durch den Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates errichteten sechsten Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft ⁽⁴⁾ genannten und auf Artikel 174 des Vertrags beruhenden Ziele der gemeinschaftlichen Umweltpolitik bestehen darin, eine Luftqualität zu erreichen, die zu keiner inakzeptablen Beeinträchtigung oder Gefährdung von Mensch und Umwelt führt.

⁽¹⁾ ABl. C 45 E vom 25.2.2003, S. 277.

⁽²⁾ ABl. C 208 vom 3.9.2003, S. 27.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 4. Juni 2003 (AbI. C 68 E vom 18.3.2004, S. 311), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 9. Dezember 2004 (AbI. C 63 E vom 15.3.2005, S. 26) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. April 2005 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 23. Mai 2005.

⁽⁴⁾ ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

(2) In der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe ⁽⁵⁾ werden Grenzwerte für den Schwefelgehalt von in der Gemeinschaft verwendetem Schweröl, Gasöl und Gasöl für den Seeverkehr festgelegt.

(3) Gemäß der Richtlinie 1999/32/EG hat die Kommission zu prüfen, welche Maßnahmen ergriffen werden könnten, um den Beitrag zur Versauerung zu reduzieren, der auf die Verfeuerung anderer Schiffskraftstoffe als Gasöle zurückgeht, und gegebenenfalls einen Vorschlag zu unterbreiten.

(4) Die von Schiffen bei der Verfeuerung schwefelreicher Schiffskraftstoffe ausgehenden Schwefeldioxid- und Partikelemissionen tragen zur Luftverschmutzung bei und beeinträchtigen die menschliche Gesundheit, schädigen die Umwelt, öffentliches und privates Eigentum und das kulturelle Erbe, und tragen zur Versauerung bei.

(5) Menschen und Natur in Küstengebieten und in Hafennähe sind von den Belastungen durch Schiffe mit stark schwefelhaltigen Brennstoffen besonders betroffen. Daher sind hier besondere Maßnahmen erforderlich.

(6) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen ergänzen die nationalen Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden, um die Emissionshöchstmengen für Luftschadstoffe gemäß der Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ einzuhalten.

(7) Die Senkung des Schwefelgehalts von Kraft- oder Brennstoffen bietet im Hinblick auf die Betriebsleistung und die Wartungskosten von Schiffen gewisse Vorteile und erleichtert den effizienten Einsatz bestimmter emissionsmindernder Technologien, wie beispielsweise der selektiven katalytischen Reduktion.

⁽⁵⁾ ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

⁽⁶⁾ ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22. Geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

- (8) Gemäß dem Vertrag sind die besonderen Merkmale der Gemeinschaftsgebiete in äußerster Randlage zu berücksichtigen; zu diesen Gebieten zählen die französischen überseeischen Departements, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln.
- (9) 1997 wurde auf einer diplomatischen Konferenz ein Protokoll zur Änderung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch das Protokoll von 1978, (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) angenommen. Mit diesem Protokoll wurde das MARPOL-Übereinkommen um eine neue Anlage VI mit Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe ergänzt. Das Protokoll von 1997 und somit die Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sind am 19. Mai 2005 in Kraft getreten.
- (10) Die Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen weist bestimmte Gebiete als Überwachungsgebiete für Schwefeloxidemissionen (im Folgenden „SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete“) aus. Die Ostsee zählt bereits zu diesen Gebieten. Bei Beratungen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) wurde grundsätzliches Einvernehmen darüber erzielt, dass die Nordsee, einschließlich des Ärmelkanals, nach Inkrafttreten der Anlage VI als SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet ausgewiesen werden soll.
- (11) In Anbetracht der globalen Natur der Seeschiffahrt sollte alles getan werden, um Lösungen auf internationaler Ebene zu finden. Sowohl die Kommission als auch die Mitgliedstaaten sollten darauf hinwirken, dass man sich innerhalb der IMO auf eine weltweite Senkung des höchstzulässigen Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen einigt, einschließlich der Prüfung, welche Vorteile mit der Ausweisung neuer Seegebiete als SO_x-Überwachungsgebiete nach Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen verbunden sind.
- (12) Damit die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden, müssen die Verpflichtungen in Bezug auf den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen durchgesetzt werden. Für eine glaubwürdige Umsetzung der Richtlinie bedarf es effizienter Probenahmeverfahren und abschreckender Sanktionen in der gesamten Gemeinschaft. Die Mitgliedstaaten sollten Durchsetzungsmaßnahmen für Schiffe unter ihrer Flagge und für Schiffe aller Flaggen während des Aufenthalts in ihren Häfen, ergreifen. Ferner sollten die Mitgliedstaaten eng zusammenarbeiten, um zusätzliche Durchsetzungsmaßnahmen für andere Schiffe gemäß dem internationalen Seerecht zu ergreifen.
- (13) Der Seeschiffsbranche sollte genügend Zeit für die Umrüstung auf den Grenzwert von 0,1 Gewichtsprozent für den maximalen Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zur Verwendung durch Binnenschiffe und Schiffe an Liegeplätzen der Gemeinschaft eingeräumt werden; dementsprechend sollte dieser Grenzwert ab 1. Januar 2010 gelten. Da die Einhaltung dieses Termins Griechenland technische Schwierigkeiten bereiten könnte, sollte für bestimmte Schiffe, die im Hoheitsgebiet der Hellenischen Republik eingesetzt werden, eine befristete Ausnahmeregelung gelten.
- (14) Diese Richtlinie sollte als erster Schritt in einem kontinuierlichen Prozess zur Senkung der von Seeschiffen ausgehenden Emissionen betrachtet werden, der Aussichten für eine weitere Verringerung der Emissionen durch niedrigere Grenzwerte für den Schwefelgehalt in Treibstoffen und durch emissionsmindernde Technologie sowie durch die Entwicklung von wirtschaftlichen Instrumenten als Anreiz zur Erzielung deutlicher Emissionsminderungen eröffnet.
- (15) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Position der Mitgliedstaaten bei den Verhandlungen im Rahmen der IMO gestärkt wird, damit insbesondere in der Phase der Überprüfung der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen Anstöße dazu gegeben werden, dass ehrgeizigere Maßnahmen in Bezug auf strengere Schwefelgrenzwerte für von Schiffen verwendete Schweröle in Betracht gezogen und gleichwertige Alternativmaßnahmen zur Emissionsminderung ergriffen werden.
- (16) In ihrer Entschließung A.926(22) hat die IMO-Versammlung die Regierungen, insbesondere in Regionen mit ausgewiesenen SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten, aufgefordert, innerhalb ihres Hoheitsgebiets die Verfügbarkeit von schwefelarmen Bunkerkraftstoffen sicherzustellen und die Öl- und Schifffahrtsgesellschaften aufzufordern, die Verfügbarkeit und die Verwendung von schwefelarmen Bunkerkraftstoffen zu erleichtern. Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen in ausreichenden Mengen Schiffskraftstoffe bereitstellen, die diesen Anforderungen entsprechen.
- (17) Die IMO hat Leitlinien für die Entnahme von Kraftstoffproben zur Überprüfung der Einhaltung der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen verabschiedet; sie wird zudem Leitlinien zu Abgasreinigungsverfahren und sonstigen technischen Verfahren zur Minderung der SO_x-Emissionen in den SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten erarbeiten.
- (18) Mit der Richtlinie 2001/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft⁽¹⁾ wurde die Richtlinie 88/609/EWG des Rates⁽²⁾ überarbeitet. Die Richtlinie 1999/32/EG sollte gemäß ihrem Artikel 3 Absatz 4 in entsprechender Weise geändert werden.

(1) ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 1. Geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

(2) ABl. L 336 vom 7.12.1988, S. 1.

- (19) Die Kommission sollte bei der Genehmigung von emissionsmindernden Technologien von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe unterstützt werden.
- (20) Unter der Voraussetzung, dass sie die Ökosysteme nicht beeinträchtigen und unter Einhaltung angemessener Zulassungs- und Kontrollverfahren entwickelt werden, können mit emissionsmindernden Technologien mindestens gleichwertige Emissionsminderungen wie beim Einsatz schwefelarmer Kraft- oder Brennstoffe oder sogar weiter gehende Emissionsminderungen erzielt werden. Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass für die Förderung der Entwicklungen neuer emissionsmindernder Technologien die richtigen Bedingungen gegeben sind.
- (21) Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission und die Mitgliedstaaten gegebenenfalls dabei unterstützen, die Umsetzung dieser Richtlinie zu überwachen.
- (22) Die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽²⁾ erlassen werden.
- (23) Die Richtlinie 1999/32/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen aus der Verbrennung bestimmter aus Erdöl gewonnener flüssiger Kraft- oder Brennstoffe ist durch die Festlegung von Grenzwerten für den Schwefelgehalt dieser Kraft- oder Brennstoffe als Voraussetzung für deren Verwendung im Hoheitsgebiet, in den Hoheitsgewässern, in ausschließlichen Wirtschaftszonen und in Schadstoffkontrollgebieten der Mitgliedstaaten zu erreichen.“

Die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt bestimmter aus Erdöl gewonnener flüssiger Kraft- oder Brennstoffe gelten jedoch nicht für

- a) Kraft- oder Brennstoffe, die Forschungs- und Versuchszwecken dienen;
- b) Kraft- oder Brennstoffe, die vor ihrer Endverbrennung weiterverarbeitet werden sollen;
- c) Kraft- oder Brennstoffe, die zur Weiterverarbeitung in Raffinerien bestimmt sind;
- d) Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung und für das Inverkehrbringen in den Gebieten der Gemeinschaft in äußerster Randlage, sofern die betreffenden Mitgliedstaaten gewährleisten, dass in diesen Gebieten
- die Luftqualitätsnormen eingehalten werden,
- keine Schweröle verwendet werden, deren Schwefelgehalt 3 Massenhundertteile überschreitet;
- e) Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung auf Kriegsschiffen und anderen zu militärischen Zwecken eingesetzten Schiffen. Jeder Mitgliedstaat bemüht sich jedoch sicherzustellen, dass der Betrieb dieser Schiffe, soweit es sinnvoll und durchführbar ist, mit dieser Richtlinie im Einklang steht, indem er geeignete Maßnahmen trifft, die den Betrieb oder die Einsatzfähigkeit dieser Schiffe nicht beeinträchtigen;
- f) jegliche Verwendung von Kraft- oder Brennstoffen auf einem Schiff, die für die Sicherheit eines Schiffes oder die Lebensrettung auf See speziell erforderlich ist;
- g) jegliche Verwendung von Kraft- oder Brennstoffen auf einem Schiff, die durch einen Schaden am Schiff oder dessen Ausrüstung erforderlich wird, sofern nach Eintritt des Schadens alle zumutbaren Maßnahmen getroffen werden, um überhöhte Emissionen zu vermeiden oder so weit wie möglich zu verringern, und sofern baldmöglichst Maßnahmen zur Behebung des Schadens getroffen werden. Diese Bestimmung gelangt nicht zur Anwendung, wenn der Eigentümer oder der Kapitän entweder in der Absicht, einen Schaden zu verursachen, oder fahrlässig gehandelt hat;
- h) Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung an Bord von Schiffen, auf denen genehmigte emissionsmindernde Technologien nach Artikel 4c eingesetzt werden.“

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 415/2004 der Kommission (AbL. L 68 vom 6.3.2004, S. 10).

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 1 erster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
- „— jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffskraftstoffen —, der den Definitionen der KN-Codes 2710 19 51 bis 2710 19 69 entspricht, oder.“
- b) Nummer 2 erster und zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
- „2. *Gasöl*
- jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffskraftstoffen —, der den Definitionen der KN-Codes 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 und 2710 19 49 entspricht, oder
- jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffskraftstoffen —, bei dessen Destillation bei 250 °C nach der ASTM D86-Methode weniger als 65 Raumbunderteile (einschließlich Destillationsverlusten) und bei 350 °C mindestens 85 Raumbunderteile (einschließlich Destillationsverlusten) übergehen.“
- c) Nummer 3 erhält folgende Fassung:
- „3. *Schiffskraftstoff* jeden zur Verwendung auf einem Schiff bestimmten bzw. auf einem Schiff verwendeten aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff, einschließlich eines Kraft- oder Brennstoffs, der der Definition in der ISO-Norm 8217 entspricht.“
- d) Die folgenden Nummern werden eingefügt:
- „3a. *Schiffsdiesel* jeden Schiffskraftstoff, dessen Viskosität und Dichte im Rahmen der Werte für Viskosität und Dichte der Güteklassen DMB und DMC nach Tabelle I der ISO-Norm 8217 liegen;
- 3b. *Gasöl für den Seeverkehr* jeden Schiffskraftstoff, dessen Viskosität und Dichte im Rahmen der Werte für Viskosität und Dichte der Güteklassen DMX und DMA nach Tabelle I der ISO-Norm 8217 liegen;
- 3c. *MARPOL-Übereinkommen* das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 in der Fassung des Protokolls von 1978;
- 3d. *Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen* die Anlage über ‚Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe‘, um die das MARPOL-Übereinkommen durch das Protokoll von 1997 ergänzt wurde;
- 3e. *SOx-Emissions-Überwachungsgebiete* die von der IMO in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen als solche festgelegten Meeresgebiete;
- 3f. *Fahrgastschiff* jedes Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert; als Fahrgast gilt dabei jede Person mit Ausnahme
- i) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
- ii) von Kindern unter einem Jahr;
- 3g. *Linienverkehr* eine Abfolge von Fahrten von Fahrgastschiffen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und nach ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
- i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
- ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;
- 3h. *Kriegsschiff* ein zu den Streitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen von Kriegsschiffen seiner Staatszugehörigkeit trägt; es muss unter dem Befehl eines Offiziers stehen, der sich im Dienst des jeweiligen Staates befindet und dessen Name in der entsprechenden Rangliste der Streitkräfte oder in einer gleichwertigen Liste enthalten ist; die Besatzung muss den Regeln der militärischen Disziplin unterliegen;

3i. *Schiffe am Liegeplatz* Schiffe, die in einem Gemeinschaftshafen für Zwecke des Be- und Entladens und der Beherbergung von Fahrgästen sicher festgemacht sind oder vor Anker liegen, einschließlich der Zeit, in der sie nicht be- oder entladen werden;

3j. *Binnenschiff* ein Schiff, das nach der Definition in der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (*) speziell zur Nutzung auf Binnenwasserstraßen bestimmt ist, einschließlich aller Schiffe mit

i) einem Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe gemäß der Richtlinie 82/714/EWG,

ii) einem Schiffsattest gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte;

3k. *Inverkehrbringen* die Dritten gegenüber erfolgte Lieferung oder Bereitstellung von Schiffskraft- oder Brennstoffen gegen Entgelt oder kostenlos im gesamten Hoheitsbereich der Mitgliedstaaten an ein Schiff zum Zweck der Verfeuerung an Bord. Nicht eingeschlossen ist die Lieferung oder die Bereitstellung von Schiffskraft- oder Brennstoffen zur Ausfuhr in den Ladetanks von Schiffen;

3l. *Gebiete in äußerster Randlage* die französischen überseeischen Departements, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln gemäß Artikel 299 des Vertrags;

3m. *emissionsmindernde Technologie* ein Abgasreinigungsverfahren oder jedes sonstige technische Verfahren, das verifizierbar ist und durchgesetzt werden kann;

(*) ABl. L 301 vom 28.10.1982, S. 1. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.“

e) Nummer 6 wird gestrichen.

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Maximaler Schwefelgehalt von Schwerölen

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ab dem 1. Januar

2003 Schweröle, deren Schwefelgehalt 1 Massenhundertteil überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet werden.

(2) i) Vorbehaltlich einer geeigneten Überwachung der Emissionen durch die zuständigen Behörden gilt diese Anforderung nicht für Schweröle, die

a) in den von der Richtlinie 2001/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft (*) erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die im Sinne der Begriffsbestimmung von Artikel 2 Nummer 9 jener Richtlinie als neue Anlagen einzustufen sind und die in Anhang IV jener Richtlinie genannten und gemäß deren Artikel 4 angewandten Schwefeldioxidemissionsgrenzwerte für derartige Anlagen einhalten;

b) in den von der Richtlinie 2001/80/EG erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die im Sinne der Begriffsbestimmung von Artikel 2 Nummer 10 jener Richtlinie als bestehende Anlagen einzustufen sind, wenn die Schwefeldioxidemissionen aus diesen Anlagen höchstens $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhundertteilen im trockenen Bezugszustand betragen, wenn die Schwefeldioxidemissionen der von Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2001/80/EG erfassten Feuerungsanlagen ab 1. Januar 2008 die Emissionsgrenzwerte einhalten, die für Neuanlagen gemäß Anhang IV Teil A der Richtlinie 2001/80/EG gelten, und wenn gegebenenfalls die Artikel 5, 7 und 8 jener Richtlinie Anwendung finden;

c) in anderen Feuerungsanlagen, die nicht unter Buchstabe a oder b fallen, verwendet werden, wenn die Schwefeldioxidemissionen aus der Anlage $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;

d) für die Verfeuerung in Raffinerien bestimmt sind, wenn die über alle Feuerungsanlagen der Raffinerie gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen unabhängig vom Brennstoff oder von der Brennstoffkombination innerhalb eines von dem jeweiligen Mitgliedstaat festzulegenden Grenzwertbereichs bleiben, der 1 700 mg/Nm³ nicht überschreitet. Davon ausgenommen sind Feuerungsanlagen, die unter Buchstabe a fallen und ab dem 1. Januar 2008 Feuerungsanlagen, die unter Buchstabe b fallen.

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

(3) Absatz 2 wird bei einer zukünftigen Überarbeitung der Richtlinie 2001/80/EG überprüft und gegebenenfalls geändert.,

(*) ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 1. Geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Mit Wirkung vom 1. Januar 2010

i) wird in Absatz 1 der Satzteil „einschließlich Gasöl für den Seeverkehr“ gestrichen;

ii) wird Absatz 2 gestrichen.

b) Mit Wirkung vom 11. August 2005 werden die Absätze 3 und 4 gestrichen.

5. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 4a

Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zur Verwendung in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten und in Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe,

deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet, in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten, die Teil der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete sind, nicht verwendet werden. Diese Bestimmung gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich jener Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Gemeinschaft angetreten haben.

(2) Der Beginn der Anwendung von Absatz 1 erfolgt

a) für das Ostseegebiet gemäß Regel 14 Absatz 3 Buchstabe a der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen am 11. August 2006;

b) für die Nordsee

— zwölf Monate nach Inkrafttreten der IMO-Ausweisung nach den festgelegten Verfahren oder

— am 11. August 2007,

wobei jeweils der frühere Zeitpunkt maßgeblich ist;

c) für alle anderen Seegebiete, einschließlich der Häfen, die die IMO gemäß Regel 14 Absatz 3 Buchstabe b der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen in der Folge als SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete ausweist: zwölf Monate nach dem Inkrafttreten dieser Ausweisung.

(3) Die Mitgliedstaaten sind zumindest in Bezug auf folgende Schiffe für die Durchsetzung von Absatz 1 zuständig:

— Schiffe unter ihrer Flagge und

— im Falle der an SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete angrenzenden Mitgliedstaaten Schiffe aller Flaggen während des Aufenthalts in ihren Häfen.

Die Mitgliedstaaten können auch zusätzliche Durchsetzungsmaßnahmen für andere Schiffe gemäß internationalem Seerecht ergreifen.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ab dem in Absatz 2 Buchstabe a genannten Datum im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betriebene Fahr-

gastschiffe in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet. Die Mitgliedstaaten sind zumindest für Schiffe unter ihrer Flagge und Schiffe aller Flaggen während des Aufenthalts in ihren Häfen für die Durchsetzung dieser Vorschrift zuständig.

(5) Ab dem in Absatz 2 Buchstabe a genannten Datum machen die Mitgliedstaaten das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung zur Auflage dafür, dass Schiffe in Gemeinschaftshäfen einlaufen dürfen.

(6) Ab dem in Absatz 2 Buchstabe a genannten Zeitpunkt ergreifen die Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit der Regel 18 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen folgende Maßnahmen:

- sie führen ein Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen,
- sie stellen sicher, dass der Schwefelgehalt aller in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe vom Lieferanten auf einem Tanklieferschein vermerkt wird, der von einer versiegelten, von der für das empfangende Schiff zuständigen Person gezeichneten Probe begleitet wird,
- sie leiten geeignete Schritte gegen Lieferanten von Schiffskraftstoffen ein, die Kraftstoff geliefert haben, der nicht den Angaben auf dem Tanklieferschein entspricht,
- sie stellen sicher, dass geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, damit, falls Schiffskraftstoffe entdeckt werden, die den Vorschriften nicht entsprechen, diese den Vorschriften angepasst werden.

(7) Ab dem in Absatz 2 Buchstabe a genannten Datum stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Schiffsdiesel, dessen Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht mehr in Verkehr gebracht wird.

(8) Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten die in Absatz 2 Buchstabe b genannten Anwendungstermine mit und veröffentlicht sie im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

Artikel 4b

Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zur Verwendung durch Binnenschiffe und Schiffe an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass mit Wirkung vom 1. Januar 2010 folgende Schiffe keine Schiffskraftstoffe verwenden, deren Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet:

- a) Binnenschiffe;
- b) Schiffe am Liegeplatz in Häfen der Gemeinschaft, wobei der Besatzung ausreichend Zeit eingeräumt wird, so bald wie möglich nach der Ankunft am Liegeplatz und so spät wie möglich vor der Abfahrt die notwendige Kraftstoffumstellung vorzunehmen.

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

(2) Absatz 1 gilt nicht

- a) für Schiffe, die sich nach den veröffentlichten Fahrplänen voraussichtlich weniger als zwei Stunden am Liegeplatz befinden;
- b) für Binnenschiffe mit einem Zeugnis, aus dem hervorgeht, dass sie dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung entsprechen, solange sie sich auf See befinden;
- c) für die im Anhang aufgeführten, ausschließlich im Hoheitsgebiet der Hellenischen Republik betriebenen Schiffe bis zum 1. Januar 2012;
- d) für Schiffe, die am Liegeplatz in den Häfen alle Motoren abschalten und landseitige Elektrizität nutzen.

(3) Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Gasöl für den Seeverkehr, dessen Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht in Verkehr gebracht wird.

Artikel 4c

Erprobung und Einsatz neuer emissionsmindernder Technologien

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

- die Kommission und jeder betroffene Hafenstaat mindestens sechs Monate vor Beginn der Versuche schriftlich unterrichtet wird,
- die Versuchsgenehmigungen nicht länger als 18 Monate gelten,
- auf allen beteiligten Schiffen manipulationssichere Geräte zur ununterbrochenen Überwachung der Schornsteinemissionen angebracht und während des gesamten Versuchszeitraums verwendet werden,
- auf allen beteiligten Schiffen Emissionsminderungen erzielt werden, die den Emissionsminderungen, die durch die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt in Kraftstoff erzielt würden, zumindest gleichwertig sind,
- geeignete Abfallentsorgungssysteme für die Abfälle vorhanden sind, die aufgrund der emissionsmindernden Technologien während des Versuchszeitraums anfallen,
- während des Versuchszeitraums die Auswirkungen auf die Meeresumwelt, insbesondere die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen, untersucht werden und
- innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung der Versuche die vollständigen Ergebnisse an die Kommission übermittelt und öffentlich zugänglich gemacht werden.

(2) Emissionsmindernde Technologien für Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, werden nach dem Verfahren des Artikels 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) (*) genehmigt, wobei folgende Kriterien zu berücksichtigen sind:

- von der IMO zu entwickelnde Leitlinien;

— Ergebnisse der nach Absatz 1 durchgeführten Versuche;

— Auswirkungen auf die Umwelt einschließlich erreichbarer Emissionsminderungen und Auswirkungen auf die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen;

— Durchführbarkeit der Überwachung und Überprüfung.

(3) Nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Verfahren werden Kriterien für den Einsatz emissionsmindernder Technologien durch Schiffe aller Flaggen in geschlossenen Häfen und Flussmündungen in der Gemeinschaft festgelegt. Die Kommission teilt diese Kriterien der IMO mit.

(4) Als Alternative zu der Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe, die den Anforderungen der Artikel 4a und 4b entsprechen, können die Mitgliedstaaten Schiffen den Einsatz einer genehmigten emissionsmindernden Technologie erlauben, sofern diese Schiffe

— ständig Emissionsminderungen erzielen, die den Emissionsminderungen, die durch die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt im Kraftstoff erzielt würden, zumindest gleichwertig sind,

— mit einem System zur ständigen Emissionsüberwachung ausgerüstet sind, und

— ausführlich dokumentieren, dass alle Abfallströme, die in geschlossene Häfen und Flussmündungen abgelassen werden, keine Auswirkungen auf die Ökosysteme haben; Grundlage hierfür bilden Kriterien, die die Behörden der Hafenstaaten der IMO mitteilen.

(*) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 415/2004 der Kommission (ABl. L 68 vom 6.3.2004, S. 10).“

6. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(1a) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen den Artikeln 4a und 4b entspricht.“

Die Probenahmen, Analysen und Überprüfungen werden gegebenenfalls wie folgt vorgenommen:

- Probenahme während der Lieferung von Schiffskraftstoff zur Verfeuerung an Bord von Schiffen gemäß den Leitlinien der IMO und Analyse des Schwefelgehalts;
- Probenahme und Analyse des Schwefelgehalts von zur Verfeuerung an Bord bestimmtem Schiffskraftstoff in Tanks, soweit durchführbar, und in verschlossenen Behältern an Bord von Schiffen;
- Überprüfung von Logbüchern und Tankliefer-scheinen.

Die Probenahmen beginnen ab dem Zeitpunkt, zu dem der jeweilige Grenzwert für den Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit und in ausreichender Menge vorgenommen werden und für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie für den von Schiffen in den betreffenden Seegebieten, Häfen bzw. auf den betreffenden Binnenwasserstraßen verwendeten Kraft- oder Brennstoff repräsentativ sein.

Die Mitgliedstaaten ergreifen ferner gegebenenfalls angemessene Maßnahmen, um den Schwefelgehalt von anderen Schiffskraftstoffen zu überwachen, als denen, für die die Artikel 4a und 4b gelten.“

- b) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Schweröl und Schiffskraftstoffe: ISO 8754 (1992) und PrEN ISO 14596,“

7. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Berichterstattung und Überprüfung

(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission auf der Grundlage der Ergebnisse der Probenahmen, Analysen und Überprüfungen gemäß Artikel 6 jährlich bis zum 30. Juni einen Kurzbericht über den Schwefelgehalt der flüssigen Kraft- und Brennstoffe vor, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen und während des vorangegangenen Kalenderjahres in ihrem Hoheitsgebiet verwendet wurden. Der Bericht schließt eine nach Kraft- bzw. Brennstoffart unterteilte Aufstellung der insgesamt vorgenommenen Probenahmen ein und enthält Angaben zu den jeweils verbrauchten Mengen

sowie eine Berechnung des durchschnittlichen Schwefelgehalts. Ferner melden die Mitgliedstaaten die Anzahl der an Bord von Schiffen vorgenommenen Überprüfungen und erfassen den mittleren Schwefelgehalt der in ihrem Hoheitsgebiet verwendeten Schiffskraftstoffe, die am 11. August 2005 nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat unter anderem auf der Grundlage

- a) der gemäß Absatz 1 erstellten Jahresberichte,
- b) der beobachteten Entwicklung der Luftqualität, der Versauerung, der Kraftstoffkosten und der Verlagerung auf andere Verkehrsträger,
- c) der bei der Emissionsminderung von Schwefeloxiden von Schiffen durch den IMO-Mechanismus aufgrund entsprechender Gemeinschaftsinitiativen erzielten Fortschritte,
- d) einer neuen, auch den direkten und den indirekten ökologischen Nutzen einbeziehenden Kosten-Wirksamkeits-Analyse der Maßnahmen nach Artikel 4a Absatz 4 und möglicher weiterer Emissions-senkungsmaßnahmen, und
- e) der Umsetzung von Artikel 4c

bis 2008 einen Bericht vor.

Die Kommission kann zusammen mit ihrem Bericht Änderungen dieser Richtlinie vorschlagen, insbesondere

- im Hinblick auf eine zweite Stufe der Schwefelgrenzwerte für die einzelnen Kraft- und Brennstoffarten und,
- im Hinblick auf eine Änderung der Seegebiete, in denen schwefelarme Schiffskraftstoffe zu verwenden sind, unter Berücksichtigung der Arbeiten der IMO.

Besondere Beachtung schenkt die Kommission Vorschlägen für:

- a) die Ausweisung zusätzlicher SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete,
- b) die Absenkung der Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe, die in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten verwendet werden, möglichst auf 0,5 %,
- c) alternative oder ergänzende Maßnahmen.

(3) Die Kommission berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 31. Dezember 2005 über die mögliche Nutzung wirtschaftlicher Instrumente, darunter Mechanismen wie gestaffelte Gebühren und Kilometerabgaben, handelbare Emissionsgenehmigungen und Kompensationen.

Die Kommission kann in Betracht ziehen, im Rahmen der Überprüfung im Jahr 2008 Vorschläge für wirtschaftliche Instrumente als alternative oder ergänzende Maßnahmen zu unterbreiten, sofern ein Nutzen für die Umwelt und die Gesundheit eindeutig nachgewiesen werden kann.

(4) Änderungen, die zur technischen Anpassung des Artikels 2 Nummern 1, 2, 3, 3a, 3b und 4 oder des Artikels 6 Absatz 2 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen. Diese Anpassungen dürfen nicht zu einer direkten Änderung des Geltungsbereichs dieser Richtlinie oder der in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für Schwefel im Kraftstoff führen.“

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates (*) unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(*) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.“

9. Der im Anhang dieser Richtlinie enthaltene Text wird angefügt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie ab dem 11. August 2006 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 6. Juli 2005.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

J. BORRELL FONTELLES

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. STRAW

ANHANG

„ANHANG

GRIECHISCHE SCHIFFE

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