



**EUROPÄISCHE UNION**

**DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**DER RAT**

---

**Straßburg, den 11. Mai 2016  
(OR. en)**

**2014/0216 (COD)  
LEX 1664**

**PE-CONS 24/1/15  
REV 1**

**CODIF 49  
ECO 45  
INST 113  
MI 234  
CODEC 523**

**RICHTLINIE**

**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER EINE VERRINGERUNG  
DES SCHWEFELGEHALTS BESTIMMTER FLÜSSIGER KRAFT- ODER BRENNSTOFFE  
(KODIFIZIERTER TEXT)**

**RICHTLINIE (EU) 2016/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 11. Mai 2016**

**über eine Verringerung des Schwefelgehalts  
bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe**

**(kodifizierter Text)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION,  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,  
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,  
nach Zuleitung des Vorschlags an die nationalen Parlamente,  
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,  
nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,  
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C 12 vom 15.1.2015, S. 117.

<sup>2</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 9. März 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 11. April 2016.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 1999/32/EG des Rates<sup>1</sup> ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden<sup>2</sup>. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Klarheit empfiehlt es sich, diese Richtlinie zu kodifizieren.
- (2) Eines der Ziele der Umweltpolitik der Union, wie sie in den Umweltaktionsprogrammen und insbesondere dem mit dem Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> angenommenen sechsten Umweltaktionsprogramm sowie dem mit dem Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> angenommenen siebten Umweltaktionsprogramm beschrieben ist, besteht darin, eine Luftqualität zu erreichen, die keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht.
- (3) Nach Artikel 191 Absatz 2 AEUV zielt die Umweltpolitik der Union unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Regionen der Union auf ein hohes Schutzniveau ab.
- (4) In dieser Richtlinie werden Grenzwerte für den Schwefelgehalt von in der Union verwendetem Schweröl, Gasöl, Gasöl für den Seeverkehr und Schiffsdiesel festgelegt.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG (ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13).

<sup>2</sup> Siehe Anhang III, Teil A.

<sup>3</sup> Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 über das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft (ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1).

<sup>4</sup> Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2020 „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“ (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 171).

- (5) Die durch die Verbrennung von Schiffskraftstoffen mit hohem Schwefelgehalt verursachten Emissionen der Schifffahrt tragen zur Luftverunreinigung durch Schwefeldioxid und Partikel bei, die der menschlichen Gesundheit und der Umwelt schaden und zu sauren Niederschlägen beitragen. Ohne die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen würde die Schifffahrt bald mehr Emissionen verursachen als alle Quellen an Land zusammen.
- (6) Die Versäuerung und das atmosphärische Schwefeldioxid schädigen empfindliche Ökosysteme, bedrohen die Artenvielfalt, verringern den Erholungswert und beeinträchtigen sowohl die landwirtschaftliche Erzeugung als auch das Wachstum der Wälder. Saurer Regen kann in den Städten schwere Schäden an modernen und historischen Gebäuden verursachen. Die Schwefeldioxidbelastung in den Städten kann außerdem die menschliche Gesundheit stark beeinträchtigen, vor allem bei Personen mit Erkrankungen der Atemwege.
- (7) Die Versäuerung ist ein grenzüberschreitendes Phänomen, das sowohl Lösungen auf Ebene der Union als auch nationale oder regionale Lösungen verlangt.
- (8) Schwefeldioxidemissionen tragen außerdem zur Bildung von Feststoffteilchen in der Atmosphäre bei.
- (9) Die durch Schiffe an Liegeplätzen verursachte Luftverschmutzung ist eine große Sorge für viele Hafenstädte, die sich um die Einhaltung der Grenzwerte der Union im Zusammenhang mit der Luftqualität bemühen.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten die Nutzung landseitiger Elektrizität fördern, weil die Stromversorgung von Schiffen derzeit in der Regel durch Hilfsmotoren erfolgt.

- (11) Die Union und die einzelnen Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des UN-ECE-Übereinkommens vom 13. November 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung. Das zweite UN-ECE-Protokoll über die grenzüberschreitende Luftverunreinigung durch Schwefeldioxid sieht vor, dass die Vertragsparteien die SO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der im ersten Protokoll vorgesehenen Verringerung von 30 % oder noch stärker senken. Das zweite UN-ECE-Protokoll geht von der Prämisse aus, dass kritische Belastungen und Niveaus in verschiedenen empfindlichen Gebieten auch weiterhin überschritten werden. Weitere Maßnahmen zur Senkung der Schwefeldioxidemissionen werden nach wie vor notwendig sein. Die Vertragsparteien sollten daher die Schwefeldioxidemissionen weiter erheblich zurückführen.
- (12) Schwefel, der in Öl und in Kohle in geringen Mengen natürlich vorkommt, ist seit Jahrzehnten als wichtigste Quelle für Schwefeldioxidemissionen nachgewiesen, die ihrerseits eine Hauptursache für den „sauren Regen“ und eine der wichtigsten Ursachen für die Luftverschmutzung in vielen Stadt- und Industriegebieten sind.
- (13) Untersuchungen haben ergeben, dass die Vorteile einer Senkung der Schwefelemissionen durch einen geringeren Schwefelgehalt in Kraft- oder Brennstoffen im Rahmen dieser Richtlinie oftmals erheblich größer sein werden als die geschätzten Kosten für die Industrie. Die Technologie zur Verringerung des Schwefelgehalts flüssiger Kraft- oder Brennstoffe ist vorhanden und gut eingeführt.
- (14) Gemäß Artikel 193 AEUV sollte diese Richtlinie die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, eine frühzeitige Umsetzung in Bezug auf den maximalen Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zu fördern, beispielsweise durch Einsatz von Methoden zur Verringerung der Emissionen außerhalb der SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete. Solche Schutzmaßnahmen müssen jedoch mit den Verträgen vereinbar sein und der Kommission notifiziert werden.

- (15) Bevor ein Mitgliedstaat neue und verstärkte Schutzmaßnahmen einführt, sollte er die Kommission über die entsprechenden Entwürfe gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> unterrichten.
- (16) Gemäß dem AEUV sind die besonderen Merkmale der Unionsgebiete in äußerster Randlage zu berücksichtigen; zu diesen Gebieten zählen die französischen überseeischen Departements, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln.
- (17) Bei der Festlegung des Grenzwertes für den Schwefelgehalt von Schweröl sollten Ausnahmen für Mitgliedstaaten und Regionen ermöglicht werden, in denen die Umweltbedingungen dies zulassen.
- (18) Bei der Festlegung des Grenzwerts für den Schwefelgehalt von Schweröl sollten ferner Ausnahmen für die Verwendung dieser Öle in Feuerungsanlagen vorgesehen werden, die den Emissionsgrenzwerten der Richtlinie 2001/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup>, oder des Anhangs V der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup>, entsprechen.

---

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

<sup>2</sup> Richtlinie 2001/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft (ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 1).

<sup>3</sup> Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17).

- (19) Bei Feuerungsanlagen von Raffinerien, die aus dem Anwendungsbereich von Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe d oder Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe c dieser Richtlinie ausgenommen sind, sollten die in Bezug auf derartige Anlagen gemittelten Schwefeldioxidemissionen die Grenzwerte nach der Richtlinie 2001/80/EG, oder Anhang V der Richtlinie 2010/75/EU, oder künftigen geänderten Fassungen dieser Richtlinien nicht überschreiten. Bei der Anwendung dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten beachten, dass eine Ersetzung durch andere als die in Artikel 2 genannten Kraft- oder Brennstoffe nicht zu einem Anstieg der Emissionen von säuernden Schadstoffen führen sollte.
- (20) Im Jahr 2008 verabschiedete die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) eine Entschließung zur Änderung von Anlage VI zum Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“). Die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen ist am 1. Juli 2010 in Kraft getreten.

- (21) Die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sieht unter anderem verschärfte Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe in SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten (1,00 % ab 1. Juli 2010 und 0,10 % ab 1. Januar 2015) sowie in Seegebieten außerhalb der SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete (3,50 % ab 1. Januar 2012 und — im Prinzip — 0,50 % ab 1. Januar 2020) vor. Die meisten Mitgliedstaaten müssen gemäß ihren internationalen Verpflichtungen Schiffen in SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten ab 1. Juli 2010 die Verwendung von Kraftstoffen mit einem maximalen Schwefelgehalt von 1,00 % vorschreiben. Um die Übereinstimmung mit internationalem Recht zu gewährleisten und in der Union eine ordnungsgemäße Durchsetzung der neuen global festgesetzten Normwerte für den Schwefelgehalt sicherzustellen, sollten die Bestimmungen dieser Richtlinie an die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen angeglichen werden. Um eine Mindestqualität von Kraftstoffen zu gewährleisten, die von den Schiffen zur Einhaltung der Kraftstoff- oder der Technologieauflagen verwendet werden, sollten Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt den allgemeinen Normwert von 3,50 Massenhundertteilen überschreitet, in der Union nicht verwendet werden dürfen, ausgenommen Kraftstoffe, mit denen Schiffe bebunkert werden, die Methoden zur Verringerung der Emissionen mit Betrieb in geschlossenen Verfahren anwenden.
- (22) Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen in Bezug auf SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete sind nach den Verfahren der IMO möglich. Falls weitere Änderungen, einschließlich Ausnahmen, in Bezug auf die Anwendung der Grenzwerte der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen eingeführt werden, sollte die Kommission solche Änderungen prüfen und, soweit angemessen, unverzüglich im Einklang mit dem AEUV den erforderlichen Vorschlag vorlegen, um diese Richtlinie in volle Übereinstimmung mit den IMO-Vorschriften über SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete zu bringen.
- (23) Die Ausweisung neuer Emissions-Überwachungsgebiete sollte dem Verfahren der IMO gemäß Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterliegen und sollte sich auf fundierte ökologische und wirtschaftliche Gründe und wissenschaftliche Daten stützen.

- (24) Nach Regel 18 der revidierten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sollten sich die Mitgliedstaaten bemühen, für die Verfügbarkeit von Schiffskraftstoffen, die die Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllen, zu sorgen.
- (25) Angesichts der weltweiten Bedeutung der Umweltpolitik und der Emissionen der Schifffahrt sollten auf internationaler Ebene ambitionierte Emissionsnormen festgelegt werden.
- (26) Die Union wird sich im Rahmen der IMO nach wie vor für einen weitergehenden Schutz der für SO<sub>x</sub>-Emissionen empfindlichen Gebiete sowie für die Senkung des allgemein üblichen Grenzwertes für Bunkeröl einsetzen.
- (27) Fahrgastschiffe werden größtenteils in Häfen oder nahe der Küste eingesetzt und haben erhebliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt. Zur Verbesserung der Luftqualität in Hafen- und Küstennähe müssen solche Schiffe Schiffskraftstoffe mit einem maximalen Schwefelgehalt von 1,50 % verwenden, bis für alle Schiffe in den Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten der Mitgliedstaaten verschärfte Normwerte für den Schwefelgehalt gelten.
- (28) Um den Übergang zu neuen Antriebstechnologien, mit denen die Emissionen im Seeverkehr weiter wesentlich reduziert werden können, zu erleichtern, sollte die Kommission zusätzlich Möglichkeiten sondieren, die Verbreitung gasbetriebener Schiffsmotoren zu ermöglichen und zu fördern.

- (29) Damit die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden, müssen die Verpflichtungen bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen ordnungsgemäß durchgesetzt werden. Die Erfahrungen bei der Durchführung der Richtlinie 1999/32/EG haben gezeigt, dass eine striktere Überwachungs- und Durchsetzungsregelung erforderlich ist, um die ordnungsgemäße Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, dass mit ausreichender Häufigkeit und Genauigkeit Proben von in Verkehr gebrachten oder an Bord von Schiffen verwendeten Schiffskraftstoffen genommen und die Logbücher und Tanklieferscheine der Schiffe regelmäßig überprüft werden. Außerdem müssen die Mitgliedstaaten eine Regelung für wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie einführen. Um die Transparenz der Informationen zu verbessern, sollte außerdem vorgesehen werden, dass das Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.
- (30) Die Einhaltung der niedrigen Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe insbesondere in den SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten kann zumindest kurzfristig zu einem erheblichen Anstieg der Preise für solche Kraftstoffe führen und sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in den an SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete angrenzenden Ländern auswirken. Es müssen geeignete Lösungen gefunden werden, um die Befolgungskosten für die betroffenen Branchen zu senken, indem beispielsweise alternative Verfahren zur Einhaltung der Bedingungen gestattet werden, die kostengünstiger sind als die Einhaltung der Kraftstoffauflagen, und erforderlichenfalls Unterstützung bereitgestellt wird. Die Kommission sollte — unter anderem anhand der Berichte der Mitgliedstaaten — genau beobachten, wie sich die Einhaltung der neuen Kraftstoffqualitätsnormen durch die Schifffahrt auf diesen Sektor auswirkt, insbesondere in Bezug auf eine etwaige Verlagerung vom Seeverkehr auf den Landverkehr, und sollte gegebenenfalls geeignete Abhilfemaßnahmen vorschlagen.

- (31) Die Begrenzung einer Verlagerung vom Seeverkehr auf den Landverkehr ist wichtig, weil ein Anwachsen des Anteils des Straßengüterverkehrs am Warentransport in vielen Fällen den Klimaschutzpolitischen Zielen der Union zuwiderlaufen und vermehrte Staubbildung bewirken würde.
- (32) Die Kosten der zusätzlichen Anforderungen an die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen könnten eine Verlagerung vom Seeverkehr auf den Landverkehr und nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftszweige herbeiführen. Die Kommission sollte Instrumente wie Marco Polo und das transeuropäische Verkehrsnetz umfassend zur gezielten Unterstützung nutzen, damit die Gefahr einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger minimiert wird. Die Mitgliedstaaten können es für notwendig erachten, im Einklang mit den geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen den von dieser Richtlinie betroffenen Wirtschaftsteilnehmern Unterstützung zu gewähren.
- (33) Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit den geltenden Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen und unbeschadet künftiger Änderungen dieser Leitlinien den von dieser Richtlinie betroffenen Wirtschaftsteilnehmern staatliche Beihilfen, einschließlich Beihilfen zur Nachrüstung bestehender Schiffe, gewähren, wenn solche Maßnahmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar im Sinn der Artikel 107 und 108 AEUV angesehen werden, insbesondere vor dem Hintergrund der geltenden Leitlinien über staatliche Beihilfen für den Umweltschutz. In diesem Zusammenhang kann die Kommission berücksichtigen, dass der Einsatz bestimmter emissionsmindernder Verfahren über die Anforderungen dieser Richtlinie hinausgeht, indem er nicht nur die Verringerung von Schwefeldioxidemissionen, sondern auch die anderer Emissionen bewirkt.

- (34) Der Zugang zu emissionsmindernden Verfahren sollte erleichtert werden. Diese Verfahren können Emissionsminderungen bewirken, die zumindest gleich groß oder sogar größer sind als diejenigen, die sich durch den Einsatz von schwefelarmen Kraftstoffen erzielen lassen, sofern diese Verfahren keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Umwelt wie etwa die Meeresökosysteme haben und ihre Ausarbeitung geeigneten Genehmigungs- und Kontrollmechanismen unterliegt. Die bereits bekannten alternativen Verfahren wie beispielsweise der Einsatz von Abgaswäschern an Bord oder die Mischung von Kraftstoff und verflüssigtem Erdgas oder der Einsatz von Biokraftstoffen sollten in der Union anerkannt werden. Außerdem müssen die Erprobung und Entwicklung neuer emissionsmindernder Verfahren gefördert werden, um unter anderem eine Verlagerung vom Seeverkehr auf den Landverkehr zu begrenzen.
- (35) Emissionsmindernde Verfahren können wesentliche Emissionsminderungen bewirken. Daher sollte die Kommission die Erprobung und Entwicklung solcher Technologien fördern, unter anderem indem sie die Einrichtung eines gemeinsam mit der Industrie finanzierten Programms in Betracht zieht, das auf den Grundsätzen ähnlicher Programme, wie der Initiative „Clean Sky“, aufbaut.
- (36) Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern die Maßnahmen weiterentwickeln, die in dem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen vom 16. September 2011 mit dem Titel „Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox“ vorgestellt werden.
- (37) Wird die Versorgung mit Rohöl, Erdölprodukten oder anderen Kohlenwasserstoffen unterbrochen, so kann die Kommission für das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen höheren Grenzwert genehmigen.
- (38) Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie einführen und der Kommission regelmäßig Berichte über den Schwefelgehalt flüssiger Kraft- oder Brennstoffe vorlegen.

- (39) Diese Richtlinie sollte detaillierte Vorgaben für den Inhalt und das Format des Berichts enthalten, um eine stärker harmonisierte Berichterstattung sicherzustellen.
- (40) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen zur Änderung der gleichwertigen Emissionswerte bei emissionsmindernden Verfahren und der Kriterien für den Einsatz dieser Verfahren, die in den Anhängen I und II dieser Richtlinie festgelegt sind, um diese Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt, in genauer Übereinstimmung mit den einschlägigen Instrumenten der IMO anzupassen, sowie zur Änderung von Artikel 2 Buchstaben a bis e und p, Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i und Artikel 13 Absatz 3 dieser Richtlinie, um diese Vorschriften an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (41) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup>, ausgeübt werden.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (42) Der Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), der mit der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> eingesetzt wurde, sollte die Kommission bei der Genehmigung von emissionsmindernden Verfahren unterstützen, die nicht unter die Richtlinie 96/98/EG des Rates<sup>2</sup> fallen.
- (43) Für die Durchführung dieser Richtlinie sind wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen von Bedeutung. Die Mitgliedstaaten sollten im Rahmen dieser Sanktionen Geldbußen vorsehen, die so berechnet sind, dass den Verantwortlichen zumindest der wirtschaftliche Gewinn aus ihren Verstößen entzogen wird, und die sich bei wiederholten Verstößen stufenweise erhöhen. Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission die Bestimmungen über Sanktionen mitteilen.
- (44) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung in nationales Recht der in Anhang III Teil B aufgeführten Richtlinien unberührt lassen -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

---

<sup>1</sup> 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) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

<sup>2</sup> Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung (ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25).

*Artikel 1*  
*Ziel und Geltungsbereich*

- (1) Ziel dieser Richtlinie ist die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen aus der Verbrennung bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und dadurch die Verringerung der schädlichen Auswirkungen solcher Emissionen auf Mensch und Umwelt.
- (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 Union in äußerster Randlage, sofern die betreffenden Mitgliedstaaten gewährleisten, dass in diesen Gebieten
  - i) die Luftqualitätsnormen eingehalten werden;
  - ii) 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 Verfahren gemäß den Artikeln 8 und 10 eingesetzt werden, unbeschadet des Artikels 5.

## *Artikel 2*

### *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schweröl“:
  - i) jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffskraftstoffen —, der den Definitionen der KN-Codes 2710 19 51 bis 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 oder 2710 20 39 entspricht, oder

ii) jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff, mit Ausnahme der unter Buchstabe b genannten Gasöle und der unter Buchstaben c, d und e genannten Schiffskraftstoffe, der aufgrund seines Destillationsbereichs unter die Schweröle fällt, die zur Verwendung als Kraft- oder Brennstoff bestimmt sind und bei deren Destillation bei 250 °C nach der ASTM-D86-Methode weniger als 65 Raumbunderteile (einschließlich Verlusten) übergehen. Kann die Destillation nicht anhand der ASTM-D86-Methode bestimmt werden, wird das Erdölzeugnis ebenfalls als Schweröl eingestuft;

b) „Gasöl“:

- i) 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 47, 2710 19 48, 2710 20 17 oder 2710 20 19 entspricht, oder
- ii) 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 Verlusten) und bei 350 °C mindestens 85 Raumbunderteile (einschließlich Verlusten) übergehen.

Dieselmotorkraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> fallen nicht unter diese Begriffsbestimmung. Kraftstoffe für mobile Maschinen und Geräte sowie für landwirtschaftliche Zugmaschinen fallen ebenfalls nicht unter diese Begriffsbestimmung;

---

<sup>1</sup> Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58).

- c) „Schiffskraftstoff“: jeden zur Verwendung auf einem Schiff bestimmten bzw. auf einem Schiff verwendeten aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraftstoff, einschließlich der ISO-Norm 8217 entsprechende Kraftstoffe. Dazu gehören alle aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraftstoffe für auf See befindliche Binnenschiffe oder Sportboote jeweils gemäß Artikel 2 der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> und gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup>;
- d) „Schiffsdiesel“: jeden Schiffskraftstoff gemäß der Definition für die Güteklasse DMB nach Tabelle I der ISO-Norm 8217 ohne Berücksichtigung der Bezugnahme auf den Schwefelgehalt;
- e) „Gasöl für den Seeverkehr“: jeden Schiffskraftstoff gemäß der Definition für die Güteklassen DMX, DMA und DMZ nach Tabelle I der ISO-Norm 8217 ohne Berücksichtigung der Bezugnahme auf den Schwefelgehalt;
- f) „MARPOL-Übereinkommen“: das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 in der Fassung des Protokolls von 1978;
- g) „Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen“: die Anlage über „Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe“, die das Protokoll von 1997 dem MARPOL-Übereinkommen beigelegt hat;

---

<sup>1</sup> Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1).

<sup>2</sup> Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15).

- h) „SOx-Emissions-Überwachungsgebiete“: die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen als solche festgelegten Meeresgebiete;
- i) „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;
- j) „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;
- k) „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;

- l) „Schiffe am Liegeplatz“: Schiffe, die in einem Unionshafen 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;
- m) „Inverkehrbringen“: die Dritten gegenüber erfolgte Lieferung oder Bereitstellung von Schiffskraftstoffen 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 Schiffskraftstoffen zur Ausfuhr in den Ladetanks von Schiffen;
- n) „Gebiete in äußerster Randlage“: die französischen überseeischen Departements, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln gemäß Artikel 349 AEUV;
- o) „emissionsminderndes Verfahren“: alle zum Einbau in ein Schiff bestimmten Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder anderen Verfahren, alternativen Kraftstoffe oder Einhaltungsverfahren, die alternativ zu den Anforderungen dieser Richtlinie erfüllenden schwefelarmen Schiffskraftstoffen eingesetzt werden, verifizierbar und quantifizierbar sind und durchgesetzt werden können;
- p) „ASTM-Methode“: die von der amerikanischen Vereinigung für Materialprüfungsnormen (American Society for Testing and Materials) in der Ausgabe 1976 der Standarddefinitionen und -spezifikationen für Erdölzeugnisse und Schmieröl festgelegten Methoden;
- q) „Feuerungsanlage“: eine technische Anlage, in der Kraft- oder Brennstoffe zur Nutzung der damit erzeugten Wärme verfeuert werden.

### *Artikel 3*

#### *Maximaler Schwefelgehalt von Schwerölen*

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schweröle, deren Schwefelgehalt 1,00 Massenhundertteil überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet werden.
- (2) Bis 31. Dezember 2015 gilt Absatz 1 vorbehaltlich einer geeigneten Überwachung der Emissionen durch die zuständigen Behörden nicht für Schweröle, die
  - a) in den von der Richtlinie 2001/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die unter Artikel 4 Absatz 1 oder 2 oder Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a jener Richtlinie fallen und die in jener Richtlinie genannten Schwefeldioxidemissionsgrenzwerte für derartige Anlagen einhalten;
  - b) in den von der Richtlinie 2001/80/EG erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die unter Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b und Artikel 4 Absatz 6 jener Richtlinie fallen und deren gemittelte monatliche Schwefeldioxidemissionen  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhunderteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;
  - c) in nicht unter Buchstabe a oder b fallenden Feuerungsanlagen verwendet werden, deren gemittelte monatliche Schwefeldioxidemissionen  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhunderteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;

- d) für die Verfeuerung in Raffinerien bestimmt sind, wenn die über alle Feuerungsanlagen der Raffinerie — ausgenommen Feuerungsanlagen gemäß den Buchstaben a und b sowie Gasturbinen und Gasmotoren — gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen unabhängig vom Brennstoff oder von der Brennstoffkombination  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhunderten im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten.
- (3) Ab 1. Januar 2016 gilt Absatz 1 vorbehaltlich einer geeigneten Überwachung der Emissionen durch die zuständigen Behörden nicht für Schweröle, die
- a) in den von Kapitel III der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die die in Anhang V jener Richtlinie genannten Schwefeldioxidemissionsgrenzwerte für derartige Anlagen einhalten oder — falls diese Emissionsgrenzwerte nach Maßgabe jener Richtlinie keine Anwendung finden — deren gemittelte monatliche Schwefeldioxidemissionen  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhunderten im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;
- b) in nicht unter Buchstabe a fallenden Feuerungsanlagen verwendet werden, deren gemittelte monatliche Schwefeldioxidemissionen  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhunderten im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;
- c) für die Verfeuerung in Raffinerien bestimmt sind, wenn die über alle Feuerungsanlagen der Raffinerie — ausgenommen Feuerungsanlagen gemäß Buchstabe a sowie Gasturbinen und Gasmotoren — gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen unabhängig vom Brennstoff oder von der Brennstoffkombination  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhunderten im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten.

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 eine von einer zuständigen Behörde ausgestellte Genehmigung betrieben werden, in der die Emissionsgrenzwerte festgelegt sind.

#### *Artikel 4*

##### *Maximaler Schwefelgehalt von Gasöl*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Gasöl, dessen Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet wird.

#### *Artikel 5*

##### *Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt 3,50 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet werden, ausgenommen Kraftstoffe, mit denen Schiffe bebunkert werden, die die in Artikel 8 vorgesehenen emissionsmindernden Verfahren mit Betrieb in geschlossenen Systemen anwenden.

## *Artikel 6*

### *Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen*

*zur Verwendung in den Hoheitsgewässern, in ausschließlichen Wirtschaftszonen  
und in Schadstoffkontrollgebieten der Mitgliedstaaten,  
einschließlich SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten,  
sowie in Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Union*

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten keine Schiffskraftstoffe verwendet werden, deren Schwefelgehalt folgende Werte überschreitet:
- a) 3,50 Massenhundertteile ab 18. Juni 2014;
  - b) 0,50 Massenhundertteile ab 1. Januar 2020.

Dieser Absatz gilt unbeschadet der Absätze 2 und 5 sowie des Artikels 7 für Schiffe aller Flaggen einschließlich Schiffen, die ihre Fahrt außerhalb der Union angetreten haben.

- (2) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in den Teilen ihrer Hoheitsgewässer, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebiete, die in einem SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiet liegen, keine Schiffskraftstoffe verwendet werden, deren Schwefelgehalt folgende Werte überschreitet:
- a) 1,00 Massenhundertteile bis 31. Dezember 2014;
  - b) 0,10 Massenhundertteile ab 1. Januar 2015.

Dieser Absatz gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich Schiffen, die ihre Fahrt außerhalb der Union angetreten haben.

Die Kommission berücksichtigt in gebührendem Umfang künftige Änderungen der in SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten geltenden Anforderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und legt gegebenenfalls relevante Vorschläge zur entsprechenden Änderung dieser Richtlinie unverzüglich vor.

- (3) Der Beginn der Anwendung von Absatz 2 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<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete ausweist erfolgt zwölf Monate nach dem Inkrafttreten dieser Ausweisung.
- (4) Die Mitgliedstaaten sind zumindest in Bezug auf folgende Schiffe für die Durchsetzung von Absatz 2 zuständig:
  - Schiffe unter ihrer Flagge und
  - im Falle der an SO<sub>x</sub>-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.

- (5) Die Mitgliedstaaten ergreifen bis zum 1. Januar 2020 alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder zu einem Hafen der Union betriebene Fahrgastschiffe in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten außerhalb von SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten keine Schiffskraftstoffe verwenden, deren Schwefelgehalt 1,50 Massenhundertteile überschreitet.

Die Mitgliedstaaten sind zumindest in Bezug auf Schiffe unter ihrer Flagge und auf Schiffe aller Flaggen während des Aufenthalts in ihren Häfen für die Durchsetzung dieser Vorschrift zuständig.

- (6) Die Mitgliedstaaten verlangen das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung.
- (7) Die Mitgliedstaaten bemühen sich, für die Verfügbarkeit von Schiffskraftstoffen, die die Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllen, zu sorgen, und unterrichten die Kommission über die Verfügbarkeit solcher Schiffskraftstoffe in ihren Häfen und an ihren Terminals.
- (8) Wenn ein Mitgliedstaat feststellt, dass ein Schiff die Normen für Schiffskraftstoffe, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, nicht erfüllt, ist die zuständige Behörde des Mitgliedstaats befugt, die Vorlage folgender Nachweise für das Schiff zu verlangen:
- a) Aufzeichnungen zu den Maßnahmen, die zur Einhaltung der Vorschriften getroffen wurden, und
  - b) Nachweise, die belegen, dass ausweislich des Routenplans versucht wurde, den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechenden Schiffskraftstoff zu beschaffen, und, wenn dieser nicht planmäßig lieferbar war, Nachweise, die belegen, dass versucht wurde, Alternativen zur Versorgung mit solchem Schiffskraftstoff zu finden, und dass trotz größter Bemühungen um die Beschaffung von den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechendem Schiffskraftstoffs kein solcher Kraftstoff zum Kauf zur Verfügung stand.

Das Schiff ist nicht dazu verpflichtet, im Interesse der Einhaltung der Vorschriften vom vorgesehenen Kurs abzuweichen oder die Weiterfahrt über Gebühr hinauszuzögern.

Erbringt ein Schiff die in Unterabsatz 1 genannten Belege, berücksichtigt der jeweilige Mitgliedstaat alle einschlägigen Begleitumstände und die vorgelegten Nachweise bei der Festlegung der in diesem Fall zu treffenden Maßnahmen; dazu gehört auch der Verzicht auf Kontrollmaßnahmen.

Wenn ein Schiff keinen Schiffskraftstoff beschaffen kann, der den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, setzt es seinen Flaggenstaat und die zuständige Behörde des jeweiligen Bestimmungshafens davon in Kenntnis.

Die Hafenstaaten unterrichten die Kommission, wenn ein Schiff den Nachweis dafür erbracht hat, dass Schiffskraftstoff, der den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, nicht verfügbar war.

- (9) Die Mitgliedstaaten ergreifen in Übereinstimmung mit der Regel 18 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen folgende Maßnahmen:
- a) sie führen ein öffentlich zugängliches Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen;
  - b) sie stellen sicher, dass der Schwefelgehalt aller in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe vom Lieferanten auf einem Tanklieferschein vermerkt wird, dem eine versiegelte, vom Vertreter des empfangenden Schiffs gezeichnete Probe beigelegt ist;
  - c) sie leiten geeignete Schritte gegen Lieferanten von Schiffskraftstoffen ein, die Kraftstoff geliefert haben, der nicht den Angaben auf dem Tanklieferschein entspricht;
  - d) sie stellen sicher, dass Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, damit etwaige den Vorschriften nicht entsprechende Schiffskraftstoffe den Vorschriften angepasst werden.

- (10) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schiffsdiesel, dessen Schwefelgehalt 1,50 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht in Verkehr gebracht wird.

*Artikel 7*

*Schwefelhöchstgehalt von Schiffskraftstoffen für Schiffe  
an Liegeplätzen in Häfen der Union*

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe am Liegeplatz in Häfen der Union keine Schiffskraftstoffe verwenden, deren Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet, 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 Schiffe, die am Liegeplatz in den Häfen alle Motoren abschalten und landseitige Elektrizität nutzen.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Gasöl für den Seeverkehr, dessen Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht in Verkehr gebracht wird.

*Artikel 8*  
*Emissionsmindernde Verfahren*

- (1) Die Mitgliedstaaten gestatten vorbehaltlich der Absätze 2 und 4 dieses Artikels die Anwendung von emissionsmindernden Verfahren durch Schiffe aller Flaggen in ihren Häfen, Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten als Alternative zum Einsatz von Schiffskraftstoffen, die die Anforderungen der Artikel 6 und 7 erfüllen.
- (2) Schiffe, die emissionsmindernde Verfahren gemäß Absatz 1 anwenden, müssen kontinuierlich Verringerungen der Schwefeldioxidemissionen erreichen, die mindestens denjenigen entsprechen, die durch den Einsatz von Schiffskraftstoffen erzielt worden wären, die die Anforderungen der Artikel 6 und 7 erfüllen. Entsprechende Emissionswerte sind gemäß Anhang I festzulegen.
- (3) Als alternative Maßnahme zur Verringerung der Emissionen fördern die Mitgliedstaaten die Nutzung von landseitigen Stromversorgungssystemen durch im Hafen liegende Schiffe.
- (4) Die emissionsmindernden Verfahren gemäß Absatz 1 müssen die Kriterien erfüllen, die in den in Anhang II aufgeführten Instrumenten festgelegt wurden.
- (5) Soweit es durch den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt in Bezug auf alternative emissionsmindernde Verfahren gerechtfertigt ist, und so, dass die genaue Übereinstimmung mit den einschlägigen von der IMO verabschiedeten Instrumenten und Normen gewährleistet ist,
  - a) wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen;

- b) erlässt die Kommission gegebenenfalls Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Anforderungen an die Emissionsüberwachung. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

### *Artikel 9*

#### *Genehmigung von emissionsmindernden Verfahren*

##### *zur Anwendung an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats*

- (1) Emissionsmindernde Verfahren, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 96/98/EG fallen, werden gemäß der genannten Richtlinie genehmigt.
- (2) Nicht unter Absatz 1 dieses Artikels fallende emissionsmindernde Verfahren werden nach dem Verfahren gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 genehmigt, wobei Folgendes berücksichtigt wird:
- a) von der IMO ausgearbeitete Leitlinien;
  - b) die Ergebnisse etwaiger gemäß Artikel 10 durchgeführter Versuche;
  - c) Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich erreichbarer Emissionsminderungen, und Auswirkungen auf die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen;
  - d) Durchführbarkeit der Überwachung und Überprüfung.

## *Artikel 10*

### *Erprobung neuer emissionsmindernder Verfahren*

Die Mitgliedstaaten können — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten — Versuche mit emissionsmindernden Verfahren für Schiffe unter ihrer Flagge oder in Seegebieten ihres Hoheitsbereichs genehmigen. Bei diesen Versuchen ist die Verwendung von Schiffskraftstoffen, die die Anforderungen der Artikel 6 und 7 erfüllen, nicht obligatorisch, sofern

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

*Artikel 11*  
*Finanzielle Maßnahmen*

Die Mitgliedstaaten können finanzielle Maßnahmen zugunsten der von dieser Richtlinie betroffenen Wirtschaftsteilnehmer ergreifen, soweit diese Maßnahmen mit den auf diesem Gebiet geltenden und noch zu erlassenden Vorschriften über staatliche Beihilfen in Einklang stehen.

*Artikel 12*  
*Veränderungen bei der Versorgung mit Kraft- oder Brennstoffen*

Treten in einem Mitgliedstaat aufgrund einer plötzlichen Veränderung bei der Versorgung mit Rohöl, Erdölzeugnissen oder sonstigen Kohlenwasserstoffen Schwierigkeiten auf, die Grenzwerte für den maximalen Schwefelgehalt gemäß den Artikeln 3 und 4 einzuhalten, so teilt der Mitgliedstaat dies der Kommission mit. Die Kommission kann einen höheren Grenzwert gestatten, der für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten für das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats gilt. Sie teilt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb von zwei Monaten mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluss fassen.

*Artikel 13*  
*Probenahmen und Analysen*

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um durch Probenahmen zu kontrollieren, ob der Schwefelgehalt der verwendeten Kraft- und Brennstoffe den Artikeln 3 bis 7 entspricht. Die Probenahmen beginnen zu dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den maximalen Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen regelmäßig, mit ausreichender Häufigkeit und mit ausreichenden Mengen so vorgenommen werden, dass die Proben für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie — im Fall von Schiffskraftstoffen — für den von Schiffen während ihres Aufenthalts in den betreffenden Seegebieten und Häfen verwendeten Kraftstoff repräsentativ sind. Die Proben sind unverzüglich zu analysieren.
- (2) Die nachstehenden Mittel sind zur Probenahme, Analyse und Überprüfung von Schiffskraftstoffen einzusetzen:
  - a) Überprüfung von Logbüchern und Tanklieferscheinen; und
  - b) gegebenenfalls die nachstehenden Mittel zur Probenahme und Analyse:
    - i) Probenahme während der Lieferung von Schiffskraftstoff zur Verfeuerung an Bord von Schiffen gemäß den am 17. Juli 2009 durch die Entschließung 182(59) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC für „Marine Environment Protection Committee“) der IMO angenommenen Leitlinien für die Entnahme von Kraftstoffproben zur Überprüfung der Einhaltung der revidierten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und Analyse des Schwefelgehalts, oder
    - ii) Probenahme und Analyse des Schwefelgehalts von zur Verfeuerung an Bord bestimmtem Schiffskraftstoff in Tanks, sofern technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, und in verschlossenen Behältern an Bord von Schiffen.

- (3) Die Referenzmethode für die Bestimmung des Schwefelgehalts ist die ISO-Methode 8754 (2003) oder die Methode EN ISO 14596:2007.

Um festzustellen, ob ein an Schiffe gelieferter und an Bord von Schiffen verwendeter Schiffskraftstoff die in den Artikeln 4 bis 7 vorgeschriebenen Schwefelgrenzwerte einhält, wird das in Anhang VI zu Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen festgelegte Verfahren zur Kraftstoffüberprüfung angewendet.

- (4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, die Folgendes betreffen:
- a) die Häufigkeit der Probenahmen;
  - b) die Probenahmeverfahren;
  - c) die Definition einer für den geprüften Brenn- oder Kraftstoff repräsentativen Probenahme.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### *Artikel 14*

#### *Berichterstattung und Überprüfung*

- (1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission auf der Grundlage der Ergebnisse der Probenahmen, Analysen und Überprüfungen gemäß Artikel 13 jährlich bis zum 30. Juni einen Bericht über die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Normwerte für den Schwefelgehalt für das vorangegangene Jahr vor.

Binnen 12 Monaten ab dem in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Datum veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie auf der Grundlage der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Berichte und der Mitteilungen über die Verfügbarkeit von den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechenden Schiffskraftstoffen, die die Mitgliedstaaten nach Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 5 vorzulegen haben. Die Kommission bewertet die Notwendigkeit einer weiteren Verschärfung der einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie und schlägt entsprechende Legislativvorschläge vor.

- (2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 31. Dezember 2013 einen Bericht vor, dem gegebenenfalls Legislativvorschläge beizufügen sind. In ihrem Bericht untersucht sie das Potenzial für Verringerungen der Luftbelastung und berücksichtigt dabei unter anderem die gemäß den Absätzen 1 und 3 erstellten Jahresberichte, die beobachtete Entwicklung der Luftqualität und der Versauerung, die Kraftstoffkosten, die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen und die beobachtete Verlagerung auf andere Verkehrsträger sowie die Fortschritte bei der Verringerung der Emissionen von Schiffen.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte über die in den Bericht aufzunehmenden Angaben und das in Absatz 1 genannte Berichtsformat zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## *Artikel 15*

### *Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt*

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Anpassung von Artikel 2 Buchstaben a bis e und p, Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b Nummer i und Artikel 13 Absatz 3 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt zu erlassen. Diese Anpassungen dürfen keine unmittelbaren Änderungen des Geltungsbereichs dieser Richtlinie oder der in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für Schwefel in Kraftstoffen mit sich bringen.

## *Artikel 16*

### *Ausübung der Befugnisübertragung*

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 17. Dezember 2012 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um drei Monate verlängert.

#### *Artikel 17*

#### *Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

*Artikel 18*  
*Sanktionen*

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind.

Die festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und können Geldbußen vorsehen, die so berechnet sind, dass den Verantwortlichen zumindest der wirtschaftliche Gewinn aus dem Verstoß gegen die nationalen Vorschriften gemäß Absatz 1 entzogen wird, und die sich bei wiederholten Verstößen stufenweise erhöhen.

*Artikel 19*  
*Aufhebung*

Die Richtlinie 1999/32/EG, in der Fassung der in Anhang III Teil A aufgeführten Richtlinien, wird unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang III Teil B genannten Fristen für die Umsetzung in nationales Recht aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IV zu lesen.

*Artikel 20*  
*Inkrafttreten*

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

*Artikel 21*  
*Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg

*In Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## ANHANG I

### FÜR EMISSIONSMINDERNDE VERFAHREN GELTENDE GLEICHWERTIGE EMISSIONSWERTE GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 2

Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe gemäß den Artikeln 6 und 7 der vorliegenden Richtlinie sowie Regel 14 Nummern 1 und 4 von Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sowie entsprechende Emissionswerte gemäß Artikel 8 Absatz 2

Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen (% m/m)	Verhältnis SO <sub>2</sub> -Emissionen (ppm)/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

Anmerkung:

- Die Grenzwerte für das Verhältnis der Emissionen können nur bei Verwendung von Destillat- oder Rückstandskraftstoffen auf Erdölbasis angewendet werden.
- In begründeten Fällen kann die CO<sub>2</sub>-Konzentration, wenn sie durch die Abgasreinigungsanlage gesenkt wird, am Einlasspunkt der Abgasreinigungsanlage gemessen werden, vorausgesetzt, dass die Korrektheit dieser Methode eindeutig nachweisbar ist.

## ANHANG II

### KRITERIEN GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 4 FÜR DIE ANWENDUNG EMISSIONSMINDERNDER VERFAHREN

Die emissionsmindernden Verfahren gemäß Artikel 8 müssen mindestens den in den nachstehenden Instrumenten gegebenenfalls spezifizierten Kriterien entsprechen:

Emissionsminderndes Verfahren	Verwendungskriterien
Mischung von Schiffskraftstoff und Abdampf	Beschluss 2010/769/EU <sup>1</sup>
Abgasreinigungssysteme	EntschlieÙung MEPC.184(59), verabschiedet am 17. Juli 2009,  „Waschwasser aus Abgasreinigungsanlagen, die Chemikalien, Zusätze und Zubereitungen einsetzen, und vor Ort erzeugte relevante Chemikalien“ im Sinne der Nummer 10.1.6.1 der EntschlieÙung MEPC.184(59) dürfen nicht ins Meer, einschließlich geschlossener Häfen und Flussmündungen, eingeleitet werden, wenn der Betreiber des Schiffes nicht nachweist, dass die Wassereinleitung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht. Handelt es sich bei der eingesetzten Chemikalie um Natronlauge, genügt es, dass das Waschwasser den Kriterien der EntschlieÙung MEPC.184(59) entspricht und sein pH-Wert nicht mehr als 8,0 beträgt.

<sup>1</sup> Beschluss 2010/769/EU der Kommission vom 13. Dezember 2010 über die Festlegung von Kriterien für den Einsatz von Technologien, die bei Flüssiggastankern eine Alternative zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe darstellen, die den Anforderungen des Artikels 4b der Richtlinie 1999/32/EG des Rates über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen geänderten Fassung entsprechen (ABl. L 328 vom 14.12.2010, S. 15).

Biokraftstoffe	<p>Einsatz von Biokraftstoffen gemäß der Definition in der Richtlinie 2009/28/EG<sup>1</sup>, die den einschlägigen CEN- und ISO-Normen genügen.</p> <p>Mischungen von Biokraftstoffen und Schiffskraftstoffen müssen den Schwefelgehaltsnormen nach Artikel 5, Artikel 6 Absätze 1, 2 und 5 und Artikel 7 dieser Richtlinie genügen.</p>
----------------	---

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energien aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16).

## ANHANG III

### TEIL A

#### Aufgehobene Richtlinie mit Liste ihrer nachfolgenden Änderungen (gemäß Artikel 19)

Richtlinie 1999/32/EG des Rates

(ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13)

Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen  
Parlaments und des Rates  
(ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1)      Nur Ziffer 19 des Anhangs I

Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments  
und des Rates  
(ABl. L 191 vom 22.7.2005, S. 59)

Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen  
Parlaments und des Rates  
(ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109)      Nur Ziffer 3.4 des Anhangs

Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments  
und des Rates  
(ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 88)      Nur Artikel 2

Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments  
und des Rates  
(ABl. L 327 vom 27.11.2012, S. 1)

## TEIL B

### Fristen für die Umsetzung in nationales Recht

(gemäß Artikel 19)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
1999/32/EG	1. Juli 2000
2005/33/EG	11. August 2006
2009/30/EG	31. Dezember 2010
2012/33/EU	18. Juni 2014

## ANHANG IV

### ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 1999/32/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Einleitung	Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Einleitung
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstaben a, b und c	Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstaben a, b und c
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstabe d Einleitung	Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstabe d Einleitung
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstabe d erster Gedankenstrich	Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstabe d Ziffer i
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstabe d zweiter Gedankenstrich	Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstabe d Ziffer ii
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstaben e bis h	Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstaben e bis h
Artikel 2 Einleitung	Artikel 2 Einleitung
Artikel 2 Ziffer 1	Artikel 2 Buchstabe a
Artikel 2 Ziffer 1 erster Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe a Ziffer i
Artikel 2 Ziffer 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe a Ziffer ii
Artikel 2 Ziffer 2	Artikel 2 Buchstabe b
Artikel 2 Ziffer 2 erster Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe b Ziffer i
Artikel 2 Ziffer 2 zweiter Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe b Ziffer ii
Artikel 2 Ziffer 2 abschließende Worte	Artikel 2 Buchstabe b abschließende Worte
Artikel 2 Ziffer 3	Artikel 2 Buchstabe c
Artikel 2 Ziffer 3a	Artikel 2 Buchstabe d
Artikel 2 Ziffer 3b	Artikel 2 Buchstabe e
Artikel 2 Ziffer 3c	Artikel 2 Buchstabe f
Artikel 2 Ziffer 3d	Artikel 2 Buchstabe g
Artikel 2 Ziffer 3e	Artikel 2 Buchstabe h
Artikel 2 Ziffer 3f	Artikel 2 Buchstabe i

Richtlinie 1999/32/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 2 Ziffer 3g	Artikel 2 Buchstabe j
Artikel 2 Ziffer 3h	Artikel 2 Buchstabe k
Artikel 2 Ziffer 3i	Artikel 2 Buchstabe l
Artikel 2 Ziffer 3k	Artikel 2 Buchstabe m
Artikel 2 Ziffer 3l	Artikel 2 Buchstabe n
Artikel 2 Ziffer 3m	Artikel 2 Buchstabe o
Artikel 2 Ziffer 4	Artikel 2 Buchstabe p
Artikel 2 Ziffer 5	Artikel 2 Buchstabe q
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 3a	Artikel 5
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 4a Absatz 1	Artikel 6 Absatz 2
Artikel 4a Absatz 1a	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 4a Absatz 2	Artikel 6 Absatz 3
Artikel 4a Absatz 3	Artikel 6 Absatz 4
Artikel 4a Absatz 4	Artikel 6 Absatz 5
Artikel 4a Absatz 5	Artikel 6 Absatz 6
Artikel 4a Absatz 5a	Artikel 6 Absatz 7
Artikel 4a Absatz 5b	Artikel 6 Absatz 8
Artikel 4a Absatz 6	Artikel 6 Absatz 9
Artikel 4a Absatz 7	Artikel 6 Absatz 10
Artikel 4b	Artikel 7
Artikel 4c Absatz 1 und 2	Artikel 8 Absatz 1 und 2
Artikel 4c Absatz 2a	Artikel 8 Absatz 3
Artikel 4c Absatz 3	Artikel 8 Absatz 4
Artikel 4c Absatz 4	Artikel 8 Absatz 5
Artikel 4d	Artikel 9

Richtlinie 1999/32/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 4e	Artikel 10
Artikel 4f	Artikel 11
Artikel 5	Artikel 12
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 13 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 1a	Artikel 13 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 2	Artikel 13 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 1b	Artikel 13 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 1 und 2	Artikel 14 Absatz 1 und 2
Artikel 7 Absatz 1a	Artikel 14 Absatz 3
Artikel 7 Absatz 3	-
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 15
Artikel 9	Artikel 17
Artikel 9a	Artikel 16
Artikel 10	-
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 18 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 18 Absatz 2
-	Artikel 19
Artikel 12	Artikel 20
Artikel 13	Artikel 21
Anhänge I und II	Anhänge I und II
-	Anhang III
-	Anhang IV