

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2005/33/EG**av den 6 juli 2005****om ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 175.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala
kommitténs yttrande ⁽²⁾,

efter att hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Gemenskapens miljöpolitik enligt handlingsprogrammen
för miljön och i synnerhet gemenskapens sjätte miljö-
handlingsprogram, som antogs genom Europaparlamen-
tets och rådets beslut nr 1600/2002/EG ⁽⁴⁾, på grundval
av artikel 174 i fördraget, syftar till att uppnå luft-
kvalitetsnivåer som inte leder till oacceptabel påverkan
på, eller risker för, människors hälsa eller miljön.

⁽¹⁾ EUT C 45 E, 25.2.2003, s. 277.

⁽²⁾ EUT C 208, 3.9.2003, s. 27.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 4 juni 2003 (EUT C 68 E,
18.3.2004, s. 311), rådets gemensamma ståndpunkt av den
9 december 2004 (EUT C 63 E, 15.3.2005, s. 26) och
Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 april 2005 (ännu ej
offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 maj 2005.

⁽⁴⁾ EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.

(2) I rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att
minska svavelhalten i vissa flytande bränslen ⁽⁵⁾ fastställs
den maximala svavelhalten i tung eldningsolja, diesel-
brännolja och marin dieselbrännolja som används i
gemenskapen.

(3) Enligt direktiv 1999/32/EG skall kommissionen överväga
vilka åtgärder som kan vidtas för att minska det bidrag
till försurningen som uppkommer vid förbränning av
andra marina bränslen än marin dieselbrännolja och, vid
behov, lägga fram ett förslag.

(4) Utsläpp från sjöfart genom förbränning av marina
bränslen med hög svavelhalt bidrar till luftföroreningar
i form av svaveldioxid och partiklar, vilket skadar
människors hälsa och får negativa konsekvenser för
miljön, för allmän och privat egendom och för
kulturarvet samt bidrar till försurning.

(5) Människor och natur i kust- och hamnnära områden
drabbas särskilt hårt av utsläpp från fartyg som drivs
med bränsle med hög svavelhalt. Det är därför
nödvändigt med särskilda åtgärder i detta avseende.

(6) Åtgärderna i detta direktiv utgör ett komplement till
medlemsstaternas nationella åtgärder för att iakttä
utsläppstak för luftföroreningar enligt Europaparlamen-
tets och rådets direktiv 2001/81/EG ⁽⁶⁾.

(7) En minskning av svavelhalten i bränslen har vissa
fördelar för fartyg i fråga om driftseffektivitet och
underhållskostnader och underlättar en effektiv använd-
ning av vissa reningsmetoder, exempelvis selektiv
katalytisk reduktion.

⁽⁵⁾ EGT L 121, 11.5.1999, s. 13. Direktivet ändrat genom
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/
2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁶⁾ EGT L 309, 27.11.2001, s. 22. Direktivet ändrat genom 2003
års anslutningsakt.

- (8) Enligt fördraget skall hänsyn tas till särdragen i gemenskapens yttersta randområden, nämligen de franska utomeuropeiska departementen, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna.
- (9) År 1997 antog en diplomatisk konferens ett protokoll om ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom 1978 års protokoll till denna (nedan kallat "MARPOL"). Genom detta protokoll läggs en ny bilaga VI till MARPOL, med bestämmelser för att förhindra luftföroreningar från fartyg. 1997 års protokoll, och följaktligen bilaga VI till MARPOL, trädde i kraft den 19 maj 2005.
- (10) Bilaga VI till MARPOL innehåller bestämmelser om att vissa områden skall utses till svavelkontrollområden. Östersjön har i bilagan tagits upp som ett sådant område. Överläggningar inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har lett till en principöverenskommelse om att utse Nordsjön, inklusive Engelska kanalen, till ett svavelkontrollområde efter ikraftträdandet av bilaga VI.
- (11) Eftersom sjöfarten är global bör allt göras för att nå internationella lösningar. Såväl kommissionen som medlemsstaterna bör sträva efter att inom ramen för IMO åstadkomma en världsomspännande minskning av den maximalt tillåtna svavelhalten i marina bränslen, bland annat genom att undersöka fördelarna med att utse nya havsområden till övervakningsområden för utsläpp av svaveldioxid i enlighet med bilaga VI till MARPOL.
- (12) Det är nödvändigt att se till att skyldigheterna när det gäller svavelhalten i marina bränslen fullgörs för att uppnå målen i detta direktiv. Det krävs effektiv provtagning och avskräckande påföljder i hela gemenskapen för ett trovärdigt genomförande av detta direktiv. Medlemsstaterna bör utföra tillsyn över fartyg som för deras flagg och fartyg oberoende av flagg medan de ligger i deras hamnar. Medlemsstaterna bör också nära samarbeta för att vidta ytterligare tillsynsåtgärder med avseende på andra fartyg i enlighet med internationell havsrätt.
- (13) För att sjöfartsindustrin skall hinna göra en teknisk anpassning till ett högsta gränsvärde på 0,1 viktprocent svavel för marina bränslen som används av fartyg på inre vattenvägar och i gemenskapshamnar bör detta krav börja tillämpas den 1 januari 2010. Eftersom denna tidsfrist kan innebära tekniska problem för Grekland är ett tillfälligt undantag lämpligt för vissa fartyg i trafik inom Republiken Greklands territorium.
- (14) Detta direktiv bör betraktas som ett första steg i en pågående process för att minska de marina utsläppen, som även skapar förutsättningar för ytterligare utsläppsminskningar genom lägre gränsvärden för svavel i bränslen och genom tekniker för utsläppsminskning, och för utformning av ekonomiska instrument som ett incitament för att åstadkomma betydande minskningar.
- (15) Det är viktigt att förstärka medlemsstaternas ståndpunkter i IMO-förhandlingar, särskilt för att vid över synen av bilaga VI till MARPOL i större utsträckning beakta mer målmedvetna åtgärder när det gäller strängare gränsvärden för svavelhalten i tung eldningsolja som används på fartyg och användningen av likvärdiga alternativa metoder att minska utsläppen.
- (16) I sin resolution A.926(22) uppmanade IMO: s församling regeringarna, i synnerhet i de regioner där svavelkontrollområden har utsetts, att garantera tillgång på lågsvavlig bunkerolja i områden inom deras jurisdiktion och att uppmana olje- och sjöfartsindustrin att göra det lättare att få tillgång till och använda lågsvavlig bunkerolja. Medlemsstaterna bör vidta lämpliga åtgärder för att se till att lokala leverantörer av marint bränsle tillhandahåller med kraven överensstämmande bränsle i tillräckliga mängder för att möta efterfrågan.
- (17) IMO har antagit riktlinjer för provtagning av eldningsolja i syfte att fastställa överensstämmelse med bilaga VI till MARPOL och skall utarbeta riktlinjer om system för avgasrening och annan teknik som syftar till att minska svaveloxidutsläppen i svavelkontrollområden.
- (18) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/80/EG av den 23 oktober 2001 om begränsning av utsläpp till luften av vissa föroreningar från stora förbränningsanläggningar ⁽¹⁾ utgör en omarbetning av rådets direktiv 88/609/EEG ⁽²⁾. Enligt artikel 3.4 i direktiv 1999/32/EG bör det direktivet revideras i enlighet med detta.
- (1) EGT L 309, 27.11.2001, s. 1. Direktivet ändrat genom 2003 års anslutningsakt.
- (2) EGT L 336, 7.12.1988, s. 1.

- (19) Det är lämpligt att den befintliga Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽¹⁾, bistår kommissionen i samband med godkännandet av reningsmetoder.
- (20) Reningsmetoder kan, förutsatt att de inte har negativa effekter på ekosystemen och att utvecklingen av dessa metoder godkänns och kontrolleras på lämpligt sätt, ge minst likvärdiga eller till och med större utsläppsminskningar än användning av lågsvavliga bränslen. Det är viktigt att de rätta förutsättningarna finns för att främja utvecklingen av nya reningsmetoder.
- (21) Europeiska sjösäkerhetsbyrån bör vid behov bistå kommissionen och medlemsstaterna vid övervakningen av genomförandet av detta direktiv.
- (22) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽²⁾.
- (23) Direktiv 1999/32/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

Gränsvärdena för svavelhalten i vissa petroleumbaserade flytande bränslen i enlighet med direktivet skall dock inte tillämpas på följande:

- a) Bränslen avsedda för forskning och testning.
- b) Bränslen avsedda att förädlas före slutlig förbränning.
- c) Bränslen som skall förädlas inom raffineringsindustrin.
- d) Bränslen som används och släpps ut på marknaden i gemenskapens yttersta randområden, under förutsättning att berörda medlemsstater kan säkerställa följande i dessa områden:
 - Att luftkvalitetsstandarderna respekteras.
 - Att tung eldningsolja inte används om dess svavelinnehåll överstiger 3 viktprocent.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 1999/32/EG ändras härmed på följande sätt:

- 1) Artikel 1.2 skall ersättas med följande:

"2. Utsläppen av svaveldioxid från förbränning av vissa petroleumbaserade flytande bränslen skall minskas genom att det fastställs gränsvärden för svavelhalten i sådana bränslen, som villkor för deras användning inom medlemsstaternas territorium, territorialvatten, exklusiva ekonomiska zoner eller övervakningszoner för förorening.

- e) Bränslen som används av örlogsfartyg och andra fartyg i militär tjänst. Varje medlemsstat skall dock, genom att anta lämpliga åtgärder som inte inverkar menligt på sådana fartygs insatser eller operativa kapacitet, sträva efter att se till att dessa fartyg så långt det är rimligt och praktiskt möjligt handlar på ett sätt som är förenligt med detta direktiv.
- f) All användning av bränsle på ett fartyg som krävs för ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss.
- g) All användning av bränsle på ett fartyg som krävs på grund av skada på fartyget eller dess utrustning, under förutsättning att alla rimliga åtgärder vidtas efter det att skadan uppstod för att förhindra eller minimera utsläpp och att åtgärder för att reparera skadan snarast möjligt vidtas. Detta skall inte vara tillämpligt, om ägaren eller befälhavaren antingen hade för avsikt att orsaka skada eller handlade vårdslöst.
- h) Bränslen som används ombord på fartyg som använder godkända reningsmetoder i enlighet med artikel 4c."

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1. Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 415/2004 (EUT L 68, 6.3.2004, s. 10).

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- 2) Artikel 2 skall ändras på följande sätt:
- a) I punkt 1 skall första strecksatsen ersättas med följande:
- ”— alla petroleumbaserade flytande bränslen, exklusive marina bränslen, som omfattas av KN-nummer 2710 19 51 — 2710 19 69, eller”.
- b) I punkt 2 skall första stycket ersättas med följande:
- ”*dieselbrännolja*:
- alla petroleumbaserade flytande bränslen, exklusive marina bränslen, som omfattas av KN-nummer 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 eller 2710 19 49, eller
- alla petroleumbaserade flytande bränslen, exklusive marina bränslen, som till mindre än 65 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 250 °C och som till minst 85 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 350 °C enligt ASTM D86-metoden.”
- c) Punkt 3 skall ersättas med följande:
- ”3. *marina bränslen*: alla petroleumbaserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som anges i definitionen i ISO 8217.”
- d) Följande punkter skall läggas till:
- ”3a. *marin dieselolja*: alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMB- och DMC-typer i tabell I i ISO 8217.
- 3b. *marin dieselbrännolja*: alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMX- och DMA-typer i tabell I i ISO 8217.
- 3c. *MARPOL*: den internationella konventionen rörande förhindrande av förorening från fartyg från 1973, ändrad genom protokollet till denna från 1978.
- 3d. *bilaga VI till MARPOL*: bilaga till MARPOL med rubriken Regler för förhindrande av luftföroreningar från fartyg, som är fogad till MARPOL genom protokollet från 1997.
- 3e. *svavelkontrollområde*: de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL.
- 3f. *passagerarfartyg*: fartyg som tar fler än 12 passagerare och där med passagerare avses alla personer med undantag av
- i) befälhavaren och medlemmarna av besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, och
- ii) barn som inte fyllt ett år.
- 3g. *reguljär trafik*: en serie överfarter av ett passagerarfartyg mellan två eller fler hamnar eller en serie resor från och till samma hamn utan anlöpande av mellanliggande hamnar, antingen
- i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
- ii) så reguljärt eller frekvent att de kan sägas motsvara en fast tidtabell.
- 3h. *örlogsfartyg*: ett fartyg som tillhör en stats väpnade styrkor och är försett med de yttre tecken som utmärker sådana fartyg av dess nationalitet, som är under befäl av en av statens regering vederbörligen utsedd officer, vars namn är upptaget i vederbörlig rulla eller dess motsvarighet, och som är bemannat med en besättning underställd militärt disciplinärt system.

3i. *fartyg i hamn*: fartyg som är säkert förtöjt eller ligger för ankar i en gemenskapshamn medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn, inklusive den tid då det inte hanterar last.

3j. *fartyg på inre vattenvägar*: ett fartyg som särskilt är avsett att användas på en inre vattenväg i enlighet med rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (*), inbegripet alla fartyg som medför

i) ett fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar i enlighet med direktiv 82/714/EEG,

ii) ett certifikat som utfärdats enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

3k. *utsläppande på marknaden*: att för tredjeman tillhandahålla eller göra tillgängliga mot betalning eller gratis, var som helst inom medlemsstaternas jurisdiktioner, marina bränslen för förbränning ombord. Detta utesluter att tillhandahålla marina bränslen eller göra dem tillgängliga för export i ett fartygs lasttankar.

3l. *yttersta randområden*: de franska utomeuropeiska departementen, Azorererna, Madeira och Kanarieöarna, i enlighet med artikel 299 i fördraget.

3m. *reningsmetoder*: ett avgasreningssystem eller annan teknisk metod som går att kontrollera och genomföra.”

(*) EGT L 301, 28.10.1982, s. 1. Direktivet senast ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

e) Punkt 6 skall utgå.

3) Artikel 3 skall ersättas med följande:

”Artikel 3

Maximal svavelhalt i tung eldningsolja

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att tunga eldningsoljor från och med den 1 januari 2003 inte används inom deras territorier om svavelhalten överstiger 1 viktprocent.

2. i) Under förutsättning att de behöriga myndigheterna övervakar utsläppen skall detta krav inte tillämpas på tunga eldningsoljor som används

a) i förbränningsanläggningar som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/80/EG av den 23 oktober 2001 om begränsning av utsläpp till luften av vissa föroreningar från stora förbränningsanläggningar (*), vilka betraktas som nya anläggningar enligt definitionen i artikel 2.9 i det direktivet och som håller sig inom de gränser för utsläpp av svaveldioxid för sådana anläggningar som anges i bilaga IV till det direktivet och tillämpas i enlighet med artikel 4 i det direktivet,

b) i förbränningsanläggningar som omfattas av direktiv 2001/80/EG, vilka betraktas som befintliga anläggningar enligt definitionen i artikel 2.10 i det direktivet, där utsläppen från anläggningen är högst 1 700 mg/Nm³ med ett syreinhåll i rökgasen på 3 volymprocent på torr bas och där, från och med den 1 januari 2008, svaveldioxidutsläppen från förbränningsanläggningar enligt artikel 4.3 a i direktiv 2001/80/EG högst motsvarar dem som överensstämmer med de gränsvärden för utsläpp för nya anläggningar som anges i del A i bilaga IV till det direktivet och i tillämpliga fall genom tillämpning av artiklarna 5, 7 och 8 i detta,

c) i andra förbränningsanläggningar som inte omfattas av a eller b, där utsläppen av svaveldioxid från dessa anläggningar inte överstiger 1 700 mg/Nm³ med ett syreinhåll i rökgasen på 3 volymprocent på torr bas,

d) för förbränning i raffinaderier där de genomsnittliga svaveldioxidutsläppen per månad fördelade på raffinaderiets alla anläggningar, oberoende av använd bränsletyp eller bränslekombination, ligger under det gränsvärde som skall fastställas av varje medlemsstat och som inte får överstiga 1 700 mg/Nm³. Detta skall inte tillämpas på förbränningsanläggningar som omfattas av a eller, från och med den 1 januari 2008, de förbränningsanläggningar som omfattas av b.

ii) Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att varje förbränningsanläggning som använder tung eldningsolja med en svavelhalt som överstiger den som anges i punkt 1 endast drivs efter tillstånd utfärdat av en behörig myndighet som specificerar utsläppsgränserna.

3. Bestämmelserna i punkt 2 skall ses över och om så krävs ändras vid eventuell framtida ändring av direktiv 2001/80/EG.”

(*) EGT L 309, 27.11.2001, s. 1. Direktivet ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

4) Artikel 4 skall ändras på följande sätt:

a) Med verkan från och med den 1 januari 2010

i) skall orden ”inklusive marin dieselbrännolja” i punkt 1 utgå,

ii) skall punkt 2 utgå.

b) Med verkan från och med den 11 augusti 2005 skall punkterna 3 och 4 utgå.

5) Följande artiklar skall införas:

”Artikel 4a

Maximal svavelhalt i marina bränslen som används i svavelkontrollområden och av passagerarfartyg som används i reguljär trafik till eller från gemenskapshamnar

1. Medlemsstater skall vidta alla åtgärder som krävs för att se till att marina bränslen inte används på deras

territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i de övervakningszoner för föroreningar som omfattas av svavelkontrollområdena om dessa bränslen har en högre svavelhalt än 1,5 viktprocent. Detta skall gälla alla fartyg oavsett flagg, även fartyg som påbörjat sin resa utanför gemenskapen.

2. Tillämpningsdatum för punkt 1 skall vara följande:

a) För Östersjöområdet, enligt regel 14.3 a i bilaga VI till MARPOL, den 11 augusti 2006.

b) För Nordsjön

— 12 månader efter det att IMO:s beslut har trätt i kraft, i enlighet med fastställda förfaranden, eller

— den 11 augusti 2007,

beroende på vilket som inträffar tidigast.

c) För alla andra havsområden, inbegripet hamnar, som IMO vid ett senare tillfälle beslutar att ange som svavelkontrollområden i enlighet med regel 14.3 b i bilaga VI till MARPOL: 12 månader efter det att det beslutet har trätt i kraft.

3. Medlemsstaterna skall vara ansvariga för kontrollen av tillämpningen av punkt 1 åtminstone när det gäller

— fartyg som för deras flagg, och

— fartyg oberoende av flagg medan de ligger i hamn i en medlemsstat, såvida denna gränсар till svavelkontrollområden.

Medlemsstaterna får också vidta ytterligare åtgärder för kontroll av tillämpningen avseende andra fartyg i enlighet med internationell havsrätt.

4. Medlemsstaterna skall vidta alla åtgärder som krävs för att se till att från och med den dag som anges i punkt 2 a passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en gemenskapshamn inte använder marina bränslen på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i övervakningszonerna för föroreningar, om svavelhalten i dessa bränslen överskrider 1,5 viktprocent.

Medlemsstaterna skall vara ansvariga för kontrollen av efterlevnaden av detta krav åtminstone när det gäller fartyg som för deras flagg och fartyg, oberoende av flagg, medan de ligger i deras hamnar.

Artikel 4b

Maximal svavelhalt i marina bränslen som används av fartyg på inre vattenvägar och i gemenskapshamnar

5. Från och med den dag som anges i punkt 2 a skall medlemsstaterna kräva att fartygens loggböcker förs korrekt, inklusive åtgärder för omkoppling mellan bränsletyper, som ett villkor för att fartyget skall få anlöpa en gemenskapshamn.

1. Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att med verkan från och med den 1 januari 2010 se till att följande fartyg inte använder marina bränslen med en svavelhalt som överstiger 0,1 viktprocent:

6. Från och med den dag som anges i punkt 2 a, och i enlighet med regel 18 i bilaga VI till MARPOL, skall medlemsstaterna

a) Fartyg på inre vattenvägar, och

— upprätthålla ett register över lokala leverantörer av marint bränsle,

b) fartyg i hamnar som ligger i gemenskapen, varvid besättningen skall ges tillräcklig tid för att genomföra all nödvändig omkoppling mellan bränsletyper så snart som möjligt efter ankomsten till kaj och så sent som möjligt före avresan.

— se till att svavelhalten i alla marina bränslen som säljs på deras territorium dokumenteras av leverantören i ett leveransdokument för bunkerolja, kompletterat med ett förseglat prov som undertecknats av företrädaren för det mottagande fartyget,

Medlemsstaterna skall begära att tidpunkten för omkoppling mellan bränsletyper förs in i fartygets loggbok.

— vidta lämpliga åtgärder mot leverantörer av marint bränsle som upptäcks ha levererat bränsle som inte överensstämmer med uppgifterna i leveransdokumentet för bunkerolja,

2. Punkt 1 skall inte tillämpas

— se till att avhjälpan åtgärder vidtas för att säkerställa att det marina bränsle som upptäckts inte följa kraven bringas i överensstämmelse med dessa.

a) när ett fartyg, i enlighet med offentliggjord tidtabell, skall ligga vid kaj i mindre än två timmar,

b) för fartyg avsedda för transport på inre vattenvägar som innehar ett certifikat som intygar att fartyget uppfyller kraven i den internationella konventionen från 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess ändrade lydelse, när dessa fartyg är till sjöss,

7. Från och med den dag som anges i punkt 2 a skall medlemsstaterna se till att marin dieselolja inte släpps ut på marknaden på deras territorier, om svavelhalten i sådan marin dieselolja överstiger 1,5 viktprocent.

c) förrän den 1 januari 2012 för de fartyg som förtecknas i bilagan och som uteslutande är verksamma på Republiken Greklands territorium,

8. Kommissionen skall underrätta medlemsstaterna om de tillämpningsdatum som anges i punkt 2 b och offentliggöra dessa i *Europeiska unionens officiella tidning*.

d) på fartyg som stänger av alla motorer och utnyttjar elnätet i land när de ligger vid kaj i hamn.

3. Med verkan från och med den 1 januari 2010 skall medlemsstaterna se till att marin dieselbrännolja inte släpps ut på marknaden på deras territorier, om svavelhalten överstiger 0,1 viktprocent.

Artikel 4c

Försök med och användning av nya reningsmetoder

1. Medlemsstaterna får, i samarbete med andra medlemsstater och när så är lämpligt, godkänna försök med reningsmetoder för fartyg, som för deras flagg, eller på havsområden inom deras jurisdiktion. Under dessa försök skall användning av marina bränslen som uppfyller kraven i artiklarna 4a och 4b inte vara obligatorisk, under förutsättning att

- kommissionen och den berörda hamnstaten skriftligen underrättas om försöken minst 6 månader innan de inleds,
- tillstånden för försöken inte ges för längre tid än 18 månader,
- alla berörda fartyg installerar manipulationssäker utrustning för kontinuerlig övervakning av skorstensutsläppen och använder den under hela försöksperioden,
- alla berörda fartyg uppnår utsläppsminskningar som åtminstone är likvärdiga med dem som uppnås genom de gränsvärden för svavel i bränsle som anges i detta direktiv,
- det under hela försöksperioden finns adekvata system för hantering av de utsläpp som orsakas av reningsmetoderna,
- inverkan på den marina miljön, särskilt på ekosystemen i skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar, utvärderas under hela försöksperioden, och
- fullständiga resultat lämnas till kommissionen och görs tillgängliga för allmänheten inom sex månader efter det att försöken avslutats.

2. Reningsmetoder för fartyg som för en medlemsstats flagg skall godkännas i enlighet med förfarandet i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) (*), varvid hänsyn skall tas till

- riktlinjer som skall utarbetas av IMO,

- resultaten av de försök som genomförs enligt punkt 1,

- miljöeffekter, däribland utsläppsminskningar som kan uppnås, och inverkan på ekosystemen i skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar,

- möjlighet att genomföra övervakning och kontroll.

3. Kriterier för fartygs användning av reningsmetoder, oberoende av flagg, i skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar inom gemenskapen skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 9.2. Kommissionen skall underrätta IMO om vilka dessa kriterier är.

4. Som ett alternativ till användning av sådana lågsvavliga marina bränslen som uppfyller kraven i artiklarna 4a och 4b får medlemsstaterna tillåta att fartyg använder en godkänd reningsmetod, under förutsättning att dessa fartyg

- kontinuerligt uppnår utsläppsminskningar som åtminstone är likvärdiga med dem som uppnås genom de gränsvärden för svavel i bränsle som anges i detta direktiv,

- är försedda med utrustning för kontinuerlig övervakning av utsläppen, och

- grundligt dokumenterar att alla avfallsflöden som utmynnar i skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar inte påverkar ekosystemen, på grundval av kriterier som myndigheterna i hamnstaten meddelat IMO.”

(*) EGT L 324, 29.11.2002, s. 1. Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 415/2004 (EUT L 68, 6.3.2004, s. 10).

6) Artikel 6 skall ändras på följande sätt:

- a) Följande punkt skall införas:

”1a. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att svavelhalten i marina bränslen uppfyller de relevanta bestämmelserna i artiklarna 4a och 4b.

Följande metoder för stickprov, analys och kontroll skall användas när så är lämpligt:

- Stickprov på marina bränslen avsedda för förbränning ombord vid leverans till fartyg, i enlighet med IMO: s riktlinjer, och analys av dess svavelhalt.
- När det är möjligt, stickprov och analys av svavelhalten i marina bränslen avsedda för förbränning ombord i tankar och i stickprov från förseglade bunkertankar ombord på fartyg.
- Kontroll av fartygs loggböcker och leveranssedlar för bunkerbränsle.

Stickprovskontrollen skall börja den dag det tillämpliga gränsvärdet för maximal svavelhalt i bränslet träder i kraft. Den skall utföras med tillräcklig frekvens, i tillräcklig mängd och på ett sådant sätt att proven är representativa för det undersökta bränslet och för det bränsle som används av fartyg när de befinner sig på de havsområden, i de hamnar och på de inre vattenvägar som berörs.

Medlemsstaterna skall också när så är lämpligt vidta rimliga åtgärder för att övervaka svavelhalten i marina bränslen andra än de på vilka artiklarna 4a och 4b är tillämpliga.”

b) I punkt 2 skall led a ersättas med följande:

”a) ISO-metod 8754 (1992) och PrEN ISO 14596 för tung eldningsolja och marina bränslen.”

7) Artikel 7 skall ersättas med följande:

”Artikel 7

Rapportering och översyn

1. På grundval av resultaten av den stickprovskontroll, analys och kontroll som utförs i enlighet med artikel 6 skall medlemsstaterna senast den 30 juni varje år lämna en kortfattad rapport till kommissionen om svavelhalten i de flytande bränslen som omfattas av detta direktiv och som använts inom medlemsstaternas territorium under föregående kalenderår. Rapporten skall innehålla en förteckning över det totala antal stickprov som testats

per bränsletyp och uppgifter om vilken mängd bränsle som använts samt den beräknade genomsnittliga svavelhalten. Medlemsstaterna skall vidare rapportera om antalet inspektioner som gjorts ombord på fartyg samt ange den genomsnittliga svavelhalten för de marina bränslen som använts på deras territorier och som inte omfattas av detta direktiv den 11 augusti 2005.

2. På grundval av bland annat

- a) årsrapporter som lämnas i enlighet med punkt 1,
- b) konstaterad utveckling när det gäller luftkvalitet, försurning, bränslekostnader och förändring av transportsätten,
- c) framsteg när det gäller att minska utsläppen av svaveloxider från fartyg genom IMO-mekanismer, efter gemenskapsinitiativ i detta avseende,
- d) en ny kostnadseffektivitetsanalys av de åtgärder som anges i artikel 4a.4 inklusive direkta och indirekta miljövinster, samt av eventuella ytterligare åtgärder för att minska utsläppen, samt
- e) tillämpningen av artikel 4c,

skall kommissionen senast 2008 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet.

Kommissionen kan, tillsammans med denna rapport, lämna förslag till ändring av detta direktiv, särskilt

- i fråga om andra generationens gränsvärden för svavel som skall fastställas för varje bränslekategori, och
- med beaktande av arbetet inom IMO, för de havsområden där lågsvavliga marina bränslen skall användas.

Kommissionen skall ta särskild hänsyn till förslag angående

- a) utseende av ytterligare svavelkontrollområden,
- b) en eventuell sänkning till 0,5 % av gränsvärdena för svavel i marint bränsle som används i svavelkontrollområden,
- c) alternativa eller kompletterande åtgärder.

3. Senast den 31 december 2005 skall kommissionen till Europaparlamentet och rådet rapportera om en eventuell användning av ekonomiska instrument, inklusive åtgärder som differentierade tullar och kilometeravgifter, köp- och säljbara utsläppsrätter och kvittning.

Kommissionen får överväga att lämna in förslag till ekonomiska instrument som alternativa eller kompletterande åtgärder i samband med översynen 2008, förutsatt att fördelar för miljön och människors hälsa tydligt kan påvisas.

4. De ändringar som är nödvändiga för tekniska anpassningar till artikel 2 punkterna 1, 2, 3, 3a, 3b och 4 eller artikel 6.2 mot bakgrund av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 9.2. Sådana anpassningar får inte leda till några direkta ändringar av detta direktivs räckvidd eller de gränsvärden för svavel i bränsle som anges i detta direktiv."

8) Artikel 9 skall ersättas med följande:

"Artikel 9

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG (*) tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Utfärdat i Strasbourg den 6 juli 2005.

På Europaparlamentets vägnar
J. BORRELL FONTELLES
Ordförande

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning."

(*) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

9) Den text som återges i bilagan till detta direktiv skall läggas till.

Artikel 2

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 11 augusti 2006. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

På rådets vägnar
J. STRAW
Ordförande

BILAGA

”BILAGA

GREKISKA FARTYG

FARTYGETS NAMN	LEVERANSÅR	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”