



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 15.7.2011
KOM(2011) 439 slutlig

2011/0190 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen

{SEK(2011) 918 slutlig}
{SEK(2011) 919 slutlig}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Allmän bakgrund

En centralt mål med Europa 2020-strategin är att främja en resurseffektivare, grönare och konkurrenskraftigare ekonomi¹. Det är i det sammanhanget viktigt att ytterligare minska luftföroreningarna för att förbättra människors hälsa och miljön och bidra till att målet om ett hållbarare Europa uppfylls. EU:s åtgärder under de senaste årtiondena har lett till betydande utsläppsminskningar för de flesta luftföroreningar, t.ex. svaveldioxid (SO₂), kväveoxider (NO_x), flyktiga organiska föreningar, ammoniak och partiklar (PM). Den största delen av dessa minskningar har skett vid landbaserade utsläppskällor som industrianläggningar och vägtransporter. Man har kunnat visa att ytterligare minskningar av sådana föroreningar kommer att få stora positiva effekter på EU-invånarnas hälsa, miljön och ekonomin i stort.

Man har tidigare fäst mindre vikt vid havsbaserade utsläppskällor än landbaserade sådana. Eftersom luftföroreningar från sjöfarten kan färdas långa sträckor får de dock effekter också på land. Prognoser från 2005 har visat att utan ytterligare reglering kommer den stadiga ökningen av utsläppen av SO₂ och NO_x från sjöfarten att leda till att dessa utsläpp blir större än motsvarande utsläpp från alla landbaserade källor 2020².

Motiv och syfte

Det är framför allt svavelhalten i flytande bränslen som bestämmer utsläppen av svaveldioxid vid förbränning, liksom bildningen av (sekundära) partiklar. Genom direktiv 1999/32/EG i ändrad lydelse regleras svavelhalten i bränslen som används vid sjötransport och införlivas vissa bestämmelser som fastställts inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i EU-lagstiftningen. De införlivade bestämmelserna gäller bland annat hårdare krav på svavelhalten i marina bränslen som används i områden för vilka det krävs särskilda miljöskyddsåtgärder, s.k. svavelkontrollområden (Seca)³.

Efter att direktivet ändrats 2005 ändrades också IMO-bestämmelserna i oktober 2008, bland annat när det gäller svaveldioxid. Ändringen fick starkt stöd av EU. Bestämmelserna återfinns i bilaga VI till Marpolkonventionen 73/78 (den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen)⁴. Redan då ändringarna till direktivet antogs 2005 begärde EU:s medlagstiftare att kommissionen skulle se över bestämmelserna om svavelhalt i flytande bränslen eftersom man förutsåg behovet av ytterligare minskningar av utsläppen från sjöfarten.

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

¹ Meddelande från kommissionen, Europa 2020 – En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla, KOM(2010) 2020 slutlig.

² SEK(2005) 1133: Arbetsdokument från kommissionens avdelningar som bifogas meddelandet om en tematisk strategi för luftförorening (KOM(2005) 446 slutlig), direktivet om luftkvalitet och renare luft i Europa (KOM(2005) 447 slutlig), *Commission Staff working paper on the implementation of EU Air Quality Policy and preparing for its comprehensive review* (SEK(2011) 342 slutlig).

³ Övervakningsområdena i EU utgörs av Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

⁴ Resolution MEPC.176(58) antagen den 10 oktober 2008 (den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen).

Det här förslaget överensstämmer med artikel 191 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och har till syfte att uppnå en hög hälso- och miljöskyddsnivå. Förslaget överensstämmer också med EU:s 2020-strategi och de flaggskeppsinitiativ som är kopplade till denna, t.ex. beträffande färdplanen mot ett koldioxidsnålt samhälle och Innovationsunionen, liksom EU:s befintliga åtgärder för hållbara transporter.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

Offentligt samråd

För att underbygga det här ändringsförslaget genomförde kommissionen ett internetsamråd som var öppet för alla berörda parter (t.ex. organisationer, medlemsstater, icke-statliga organisationer och allmänheten) under perioden 29 oktober 2010–5 januari 2011. Deltagarna ombads ge synpunkter på ett möjligt införlivande av de senaste relevanta IMO-bestämmelserna i EU:s lagstiftning. Utöver det offentliga samrådet har kommissionen också regelbundet rådgjort med företrädare för medlemsstaterna och andra intressenter.

Samrådet resulterade i 244 bidrag från olika organisationer. Alla berörda parter ansåg att en ändring av bilaga VI till Marpolkonventionen var ett viktigt bidrag till förbättrad luftkvalitet i EU. De flesta menade också att EU:s bestämmelser om reningsmetoder borde anpassas till den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen. De ansåg att ett stort antal sådana metoder borde tillåtas samtidigt som lämpliga miljögarantier borde införas. Deltagarna ansåg också generellt att en förstärkt och harmoniserad övervakning och tillämpning av bestämmelserna om svavel är ett viktigt verktyg för att uppnå de eftersträlvade miljöförbättringarna. Vissa deltagare uttryckte oro för de kostnader som de nya kraven skulle medföra. De menade också att det finns en risk för trafikomställningar från närsjöfart till lastbil, särskilt i områden med strängare bestämmelser för svavel (svavelkontrollområden). Andra underströk behovet av omedelbara insatser från EU:s sida för att förmå industrin att vidta åtgärder och säkerställa de miljövinster som uppnåtts genom den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen.

Mer ingående information om resultatet av det offentliga samrådet återfinns i den konsekvensanalys som bifogas det här förslaget⁵.

Extern sakkunskap och information till allmänheten

Flera studier har utförts som underlag till det förslag som nu läggs fram. De studier som avslutats finns att tillgå på kommissionens webbsida för EU:s politik för sjöfartsutsläpp: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Resultaten av konsekvensanalysen

De nya internationella gränsvärdena för svavelhalten i marina bränslen förväntas sänka svaveldioxidutsläppen från sjöfartssektorn betydligt. Detta kommer att bidra starkt till att uppfylla både de allmänna miljömålen i 2005 års tematiska strategi för luftförorening och de mer specifika målen i direktivet. Det kommer också att få viktiga positiva sidoeffekter i form av minskade utsläpp av partiklar och kväveoxider (som är viktiga prekursorer till marknära ozon). Det är viktigt att se till att dessa potentiella fördelar uppnås, inte minst för att man ska kunna förbättra efterlevnaden av gällande gränsvärden för luftkvalitet.

⁵ SEK [hänvisning]

Konsekvensanalysen bekräftar det kostnadseffektiva i att helt anpassa direktivet till IMO:s strängare bränslekrav och till bestämmelserna om utsläppsminskningssmetoder. Det framgår att ändringarna från 2008 i bilaga VI till Marpolkonventionen skulle leda till positiva effekter i form av bättre hälsa och minskad dödlighet i EU motsvarande 15–34 miljarder euro. Kostnaderna för att genomföra ändringen uppskattas till 2,6–11 miljarder euro. Ändringen innebär alltså fördelar som är mellan tre och tretton gånger större än kostnaderna.

Förutom en anpassning av direktivet till IMO:s bestämmelser rekommenderas i konsekvensanalysen att man behåller kopplingen mellan de strängare bränslekraven i svavelkontrollområdena och kraven för passagerarfartyg i reguljär trafik utanför dessa områden. Införandet av nya Seca-krav för passagerarfartyg skulle dock skjutas upp med fem år så att man undviker problem med bristande bränsletillgång. Nyttokostnadskvoten för denna åtgärd skulle ligga på mellan 1,5 och 6 (om 0,1 %-gränsen införs 2020) och på mellan 0,8 och 10 (om gränsen på 0,1 % införs 2025).

I konsekvensanalysen tar man också upp de frågor som identifierats under översynen av direktivet. Det framkom t.ex. att direktivets genomförandebestämmelser innehåller vissa svaga punkter, särskilt i fråga om provtagning och rapportering. I konsekvensanalysen föreslås att man först tar fram riktlinjer för övervakning och genomförande av direktivet och att man, om detta inte faller väl ut, bör överväga att införa bindande bestämmelser.

I konsekvensanalysen rekommenderas slutligen att Europeiska kommissionen och medlemsstaterna använder och, där så är möjligt och nödvändigt, anpassar befintliga instrument för att hjälpa industrin med anpassningen till standarder för bästa tillgängliga teknik, t.ex. sådana som överenskommit inom IMO eller andra berörda organisationer (bl.a. för kväveoxider, partiklar och växthusgaser).

3. RÄTTSLIGA ASPEKTER PÅ FÖRSLAGET

Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Syftet med det här förslaget är att ändra direktiv 1999/32/EG när det gäller svavelhalten i vissa flytande bränslen på följande sätt:

- 1) Att anpassa direktivet till IMO:s bestämmelser om bränslekrav, bland annat de krav som gäller utanför svavelkontrollområdena.
- 2) Att anpassa direktivet till IMO:s bestämmelser om utsläppsminskningssmetoder.
- 3) Att behålla kopplingen mellan de strängare bränslekrav som gäller för svavelkontrollområdena (högsta tillåtna svavelhalt för marina bränslen är för närvarande 1,5 %; från och med 2015 sänks gränsen till 0,1 %) och dem som gäller för passagerarfartyg i reguljär trafik utanför dessa områden (för närvarande 1,5 %).
- 4) Att förstärka EU:s system för övervakning och verkställighet.

Ett införlivande av de internationella bränslekraven i EU-lagstiftningen skulle göra att kraven fick större effekt eftersom övervakning och verkställighet skulle ske inom ramen för EU-bestämmelser – vilket är effektivare än ett internationellt system för verkställighet. Förslaget om att man, i syfte att införa ett likvärdigt sätt att uppfylla kraven, ska öka tillgängligheten till och utvidga användningen av innovativa utsläppsminskningssmetoder har tillkommit som ett

svar på farhågorna om de nya IMO-bestämmelsernas kostnadseffekter för vissa industrier. Detta skulle sänka kostnaderna för att uppfylla IMO-kraven betydligt (med 50–88 %) och främja innovativa lösningar inom industrin i linje med prioriteringarna i Europa 2020-strategin och artikel 3 i fördraget om Europeiska unionen. Hårdare bränslekrav för passagerarfartyg i reguljär trafik, vilka för det mesta befinner sig i hamnar eller nära kusten, skulle också leda till bättre luftkvalitet i kustområden. Införandet av strängare bränslekrav för passagerarfartyg skulle dock skjutas upp med fem år jämfört med kraven i svavelkontrollområdena så att man undviker problem med bränsletillgång. En förstärkning av EU:s system för övervakning och verkställighet är särskilt viktigt med tanke på att de betydligt strängare bränslekraven, liksom de kostnader som detta medför, skulle kunna öka lockelsen att söka kringgå bestämmelserna.

Dessa åtgärder kommer att underlätta direktivets genomförande och tillämpning av de nationella myndigheterna. Åtgärderna gör det också lättare för industrin att uppfylla kraven, och det är troligt att de leder till ett starkt miljöskydd.

Rättslig grund

Huvudsyftet med direktivet är att skydda miljön. Förslaget grundas därför på artikel 192 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Subsidiaritetsprincipen

I fördraget om Europeiska unionens funktionssätt fastställs EU:s rätt att reglera svavelhalten i flytande bränslen som har en betydande inverkan på den inre marknaden och på miljön. Enligt artikel 3 i EU-fördraget ska unionen ”upprätta en inre marknad. Unionen ska verka för en hållbar utveckling i Europa som bygger på välavvägd ekonomisk tillväxt och på prisstabilitet, på en social marknadsekonomi med hög konkurrenskraft där full sysselsättning och sociala framsteg eftersträvas, samt på en hög miljöskyddsnivå och en bättre miljö”. I artikel 191 i detta fördrag anges också att ”unionens miljöpolitik ska bidra till att [...] bevara, skydda och förbättra miljön, [...] skydda människors hälsa, [...] utnyttja naturresurserna varsamt och rationellt” och ”främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem [...]”.

Med tanke på sjöfartens globala dimension och det faktum att luftföroreningar från förbränning av svavelhaltiga bränslen får gränsöverskridande effekter krävs det att man fastställer gemensamma bestämmelser för alla medlemsstater. Utan sådana bestämmelser skulle olika nationella regler tillämpas på fartyg som trafikerar EU-vatten. Ett sådant juridiskt lappverk skulle göra det mycket svårt och dyrt att bedriva sjöfart i EU, vilket i sin tur skulle leda till snedvridningar på den inre marknaden.

Bara harmoniserade åtgärder inom EU, med dess förstärkta system för övervakning och verkställande, skulle säkerställa ett effektivt genomförande och en effektiv tillämpning av de internationella bränslekraven i alla medlemsstater⁶.

Närmare redogörelse för förslaget

Artikel 1

⁶ Mer ingående förklaringar av subsidiaritetsprincipen finns i den konsekvensanalys som åtföljer det här förslaget.

I denna artikel anges vilka ändringar av direktiv 1999/32/EG som föreslås.

- (1) Artikel 2 i direktiv 1999/32/EG ändras för att anpassa definitionerna av *marin dieselsolja* och *marin dieselbrännolja* till den senaste ISO-standarden och för att utvidga definitionen av *utsläppsminskning*smetod och anpassa den till motsvarande definitioner i bestämmelse nr 4 i den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen.
- (2) Artikel 3 ändras för att uppdatera bestämmelserna om högsta tillåtna svavelhalt i tung eldningsolja till följd av antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar)⁷, som innebär en omarbetning av EU-lagstiftningen om industriutsläpp.
- (3) Artikel 3a läggs till för att säkerställa att marina bränslen vars svavelhalt överstiger den allmänna nivån på 3,5 viktprocent inte används eller släpps ut på marknaden i medlemsstaterna. Bestämmelsen har särskilt tillkommit med tanke på att möjligheten att använda tung eldningsolja i kombination med utsläppsminskningmetoder i stället för lågsvavliga destillerade bränslen riskerar att leda till att bränsle av låg kvalitet används och släpps ut på marknaden. Utsläppsminskningmetoder skulle möjliggöra avsvavling av högsvavligt bränsle och en minskning av svaveldioxidutsläppen till luft. Om bränsle av låg kvalitet och med hög svavelhalt används som en del av en utsläppsminskningmetod kan detta dock leda till utsläpp av avloppsvatten med hög densitet, vilket skulle få negativa effekter för den marina miljön. Syftet med en minimikvalitet på bränsle är också att minska risken för motorhaverier på fartyg.
- (4) Artikel 4 om maximal svavelhalt i dieselbrännolja ändras för att ta bort hänvisningarna till ikraftträdandedatum för svavelgränsvärden som har blivit föråldrade.
- (5) Artikel 4a ändras för att
 - införa en ny bestämmelse om det bränslekrav för svavel som ska tillämpas utanför svavelkontrollområdena ("den allmänna nivån"),
 - anpassa de bränslekrav för svavel som tillämpas i svavelkontrollområdena till den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen,
 - införa ett gränsvärde för svavel på 0,1 % för passagerarfartyg som bedriver trafik utanför svavelkontrollområdena 2020, och därigenom återställa kopplingen mellan kraven för passagerarfartyg som bedriver trafik utanför svavelkontrollområdena och de krav som gäller inom svavelkontrollområdena,
 - klargöra att det register över lokala leverantörer av marina bränslen som medlemsstaterna måste hålla bör offentliggöras,
 - ta bort föråldrade hänvisningar, och
 - ge kommissionen befogenhet att fastställa nya svavelkontrollområden på grundval av IMO:s beslut.

⁷ EUT L 334, 17.12.2010, s. 17.

- (6) Artikel 4b ändras dels för att ta bort undantaget från den skyldighet som anges i artikel 4b.1 för vissa fartyg som bedriver trafik i Republiken Grekland, eftersom den period som undantaget beviljades för har löpt ut, dels för att ta bort hänvisningen till ikraftträdandedatum för svavelgränsvärden som har blivit föråldrade.
- (7) Artikel 4c ändras och artiklarna 4d och 4e läggs till för att anpassa direktivet till den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen och anpassa det till den tekniska utvecklingen. Enligt det föreslagna direktivet måste medlemsstaterna tillåta att fartyg använder utsläppsminskningssmetoder som ett alternativ till användning av lågsvavliga marina bränslen, förutsatt att de kontinuerligt uppnår minskningar av svaveldioxidutsläppen motsvarande de minskningar som skulle ha uppnåtts genom användning av lågsvavligt bränsle. Användningen av utsläppsminskningssmetoder är också underkastad vissa villkor för att säkerställa att metoderna inte får betydande negativa effekter på, eller innebär risker för, människors hälsa och miljön. Villkoren kommer att fastställas av antingen IMO, och kan då kompletteras eller ändras genom ett kommissionsbeslut, eller, om det inte finns något lämpligt IMO-instrument, av Europeiska kommissionen. Utsläppsminskningssmetoder för fartyg som för en medlemsstats flagg kommer att godkännas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg som inrättas genom förordning (EG) nr 2099/2002, på grundval av antingen rådets direktiv 96/98/EG om marin utrustning⁸ eller på grundval av det här direktivet. Förfarandet och villkoren för testning av nya utsläppsminskningssmetoder förblir oförändrade.
- (8) Artikel 6 ändras för att ge kommissionen befogenhet att fastställa provtagningsfrekvens, provtagningsmetoder och definitionen av ett prov som är representativt för det bränsle som undersöks, liksom för att anpassa metoden för att bestämma svavelhalt och förfarandet för kontroll av bränsle till de senaste tekniska standarderna.
- (9) Artikel 7 ändras för att klargöra innehållet i den rapport som medlemsstaterna ska lämna in till kommissionen om svavelhalten i bränslen som omfattas av direktivet, liksom för att ge kommissionen befogenhet att fastställa format och innehåll för denna rapport. Genom ändringen anpassas också artikel 7.4, om anpassningar av vissa bestämmelser i direktivet till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, till de nya kommittéförfarandereglerna enligt Lissabonfördraget.
- (10) Artikel 8 utgår eftersom den hänvisar till ett direktiv som har upphävts.
- (11) Artikel 9 utgår eftersom direktivet inte föreskriver några genomförandeakter.
- (12) Artikel 9a läggs till för att fastställa villkoren för Europeiska kommissionens antagande av delegerade akter.

Artikel 2

Enligt denna artikel måste medlemsstaterna införliva det föreslagna direktivet.

Artikel 3

⁸ EGT L 46, 17.2.1997, s. 25.

Denna artikel gäller ikraftträdandedatum för det föreslagna direktivet.

Artikel 4

I denna artikel anges att det föreslagna direktivet riktar sig till medlemsstaterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget har inga konsekvenser för unionens budget.

5. ÖVRIGA ANMÄRKNINGAR

Kommissionens förslag åtföljs av ett meddelande som i avsnitt 4 innehåller förslag till uppfyllandestrategier och översiktligt beskriver nuvarande verktyg och möjliga framtida åtgärder för att hjälpa industrin att ta itu med sina miljöproblem.

Kommissionen har också för avsikt att kodifiera direktiv 1999/32/EG med senare ändringar, inbegripet det här ändringsförslaget när det väl har antagits av Europaparlamentet och rådet. Detta kommer att göra direktiv 1999/32/EG läsligare och juridiskt tydligare samt bidra till uppfyllandet av EU:s strategi för bättre lagstiftning.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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 Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag⁹,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁰,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹¹,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Unionens miljöpolitik enligt handlingsprogrammen för miljön och i synnerhet det sjätte miljöhandlingsprogrammet, som antogs genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG¹², syftar bland annat till att uppnå luftkvalitetsnivåer som inte leder till betydande negativ inverkan på, eller risker för, människors hälsa eller miljön.
- (2) I rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG¹³ fastställs den maximala svavelhalten i tung eldningsolja, dieselbrännolja och marin dieselbrännolja som används i unionen.
- (3) Utsläpp från sjöfarten till följd av förbränning av marina bränslen med hög svavelhalt bidrar till luftföroreningar i form av svaveldioxid och partiklar, vilka skadar människors hälsa och bidrar till föroreningen.

⁹ EUT C, , s. .

¹⁰ EUT C, , s. .

¹¹ EUT C, , s. .

¹² EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.

¹³ EGT L 121, 11.5.1999, s. 13.

- (4) Enligt direktiv 1999/32/EG ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet och lägga fram förslag till ändringar, särskilt när det gäller sänkningar av gränsvärdena för svavel för marina bränslen i svavelkontrollområdena (Seca), med beaktande av det arbete som utförs inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).
- (5) 2008 antogs en resolution om ändring av bilaga VI till 1997 års protokoll om ändring av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (1973) i dess lydelse enligt det dithörande protokollet från 1978 (nedan kallad *Marpolkonventionen*), med bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg. Den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen trädde i kraft den 1 juli 2010.
- (6) Genom den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen införs bland annat strängare gränsvärden för svavel för marina bränslen i svavelkontrollområdena (1,00 % från och med den 1 juli 2010 och 0,10 % från och med den 1 januari 2015), liksom i havsområden utanför svavelkontrollområdena (3,5 % från och med den 1 januari 2012 och, i princip, 0,50 % från och med den 1 januari 2020). De flesta medlemsstaterna är till följd av sina internationella åtaganden skyldiga att kräva att fartyg från och med den 1 juli 2010 använder bränsle med maximalt 1,00 % svavel i svavelkontrollområdena. För att säkerställa förenligheten med internationell rätt och garantera en korrekt tillämpning av de nya gränsvärdena för svavel i unionen bör bestämmelserna i direktiv 1999/32/EG anpassas till den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen. För att säkerställa en viss minimikvalitet på det bränsle som fartyg använder för bränsle- eller teknikbaserad efterlevnad bör inte marina bränslen vars svavelhalt överstiger den allmänna nivån på 3,5 viktprocent få användas eller släppas ut på marknaden i unionen.
- (7) Passagerarfartyg befinner sig för det mesta i hamnar eller nära kusten och deras inverkan på människors hälsa och miljön är betydande. Dessa fartyg måste använda marina bränslen med samma maximala svavelhalt som gäller i svavelkontrollområdena (1,5 %). Med tanke på att strängare svavelkrav kommer att tillämpas i svavelkontrollområdena är det, med tanke på behovet att förbättra luftkvaliteten runt hamnar och i kustområden utanför svavelkontrollområdena, motiverat att låta samma krav gälla för passagerarfartyg. Införandet av nya Seca-krav för passagerarfartyg skulle dock skjutas upp fem år så att man undviker problem med bristande bränsletillgång.
- (8) Det är nödvändigt att se till att skyldigheterna när det gäller svavelhalten i marina bränslen fullgörs för att uppnå målen i direktiv 1999/32/EG. Erfarenheterna från genomförandet av det direktivet har visat att det behövs ett bättre system för övervakning och verkställighet så att man kan säkerställa ett korrekt genomförande av direktivet. Det är därför nödvändigt att medlemsstaterna ser till att provtagning av marina bränslen som släppts ut på marknaden eller som används ombord på fartyg sker tillräckligt ofta och med lämpliga metoder och att de regelbundet kontrollerar fartygens loggböcker och leveranssedlar för bunkerbränsle. Det är också nödvändigt att de inrättar ett system med effektiva, proportionerliga och avskräckande påföljder vid bristande efterlevnad av bestämmelserna i direktiv 1999/32/EG. För att öka öppenheten i fråga om information är det också lämpligt att föreskriva att register över lokala leverantörer av marina bränslen ska göras offentligt tillgängliga.

- (9) Medlemsstaternas rapportering enligt direktiv 1999/32/EG har visat sig vara otillräcklig för att kontrollera efterlevnaden av direktivet. Detta beror på att det saknas harmoniserade och tillräckligt tydliga bestämmelser om rapporternas innehåll och format. För att garantera en mer harmoniserad rapportering krävs det därför mer ingående anvisningar om rapporternas innehåll och format.
- (10) Till följd av antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar)¹⁴, som innebär en omarbetning av EU-lagstiftningen om industriutsläpp, är det nödvändigt att uppdatera bestämmelserna i direktiv 1999/32/EG om maximal svavelhalt i tung eldningsolja.
- (11) Ett uppfyllande av de låga gränsvärdena för svavel i bränslen kan, särskilt i svavelkontrollområdena, leda till betydande prisökningar på marina bränslen, åtminstone på kort sikt, och få negativa effekter för konkurrenskraften både hos närsjöfarten (jämfört med andra transportsätt) och hos industrin i de länder som gränsar till svavelkontrollområdena. Det krävs lämpliga lösningar för att minska de kostnader som är förknippade med ett uppfyllande av bestämmelserna för berörda industrier, t.ex. i form av alternativa metoder som är kostnadseffektiva än bränslebaserade lösningar. Olika typer av stödåtgärder kan också bli nödvändiga. Kommissionen kommer, bland annat utifrån medlemsstaternas rapporter, att noga följa effekterna av sjöfartssektorns anpassning till de nya bränslekraven, särskilt när det gäller eventuella trafikomställningar från sjö- till landtransport.
- (12) Användningen av utsläppsminskningssmetoder bör underlättas. Dessa metoder kan leda till utsläppsminskningar som motsvarar, eller till och med överstiger, dem som kan uppnås genom användning av lågsvavligt bränsle. En förutsättning är dock att de inte har några betydande negativa effekter på miljön, t.ex. de marina ekosystemen, och att de tas fram i enlighet med lämpliga godkännande- och kontrollkrav. Villkoren för användning av utsläppsminskningssmetoder bör fastställas av antingen IMO, och kan då kompletteras eller ändras genom ett kommissionsbeslut, eller, om det inte finns något lämpligt IMO-instrument, av Europeiska kommissionen. De alternativa metoder som redan är kända, t.ex. användning av avgasreningssystem ombord eller blandning av bränsle med flytande naturgas (LNG) bör erkännas i unionen. Det är viktigt att främja testning och utveckling av nya utsläppsminskningssmetoder.
- (13) För att fastställa datumet för tillämpning av svavelgränsvärdet på 0,50 %, fastställa nya svavelkontrollområden, godkänna nya alternativa utsläppsminskningssmetoder och fastställa lämpliga villkor för deras användning, säkerställa lämplig övervakning av svavelhalten i bränslen och ett harmoniserat innehåll och format för medlemsstaternas rapporter och anpassa bestämmelserna i direktivet till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen bör kommissionen bemyndigas att anta sådana akter, i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, när det gäller att fastställa det datum då svavelgränsvärdet på 0,50 viktprocent bör tillämpas i unionen, fastställa nya svavelkontrollområden på grundval av IMO:s beslut, godkänna nya utsläppsminskningssmetoder som inte omfattas av rådets direktiv 96/98/EG¹⁵ och fastställa, komplettera eller ändra villkoren för deras användning, ange hur

¹⁴ EUT L 334, 17.12.2010, s. 17.

¹⁵ EGT L 241, 29.8.1998, s. 27.

provtagning och övervakning av utsläpp ska ske, föreskriva innehåll och format för rapporterna och fastställa ändringar till artikel 2.1, 2.2, 2.3, 2.3a, 2.3b och 2.4 eller artikel 6.1 a och 6.2 mot bakgrund av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen och, i förekommande fall, IMO:s instrument. Det är mycket viktigt att kommissionen under det förberedande arbetet genomför lämpliga samråd, även på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerande akter, se till att information och relevanta handlingar översänds samtidigt, i god tid och på rätt sätt till Europaparlamentet och rådet.

- (14) Den befintliga kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg som inrättats enligt 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) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg¹⁶ bör biträda kommissionen vid godkännandet av utsläppsminskningssmetoder som inte omfattas av rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning¹⁷. Direktiv 1999/32/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 1.2 h ska ersättas med följande:

”Bränslen som används ombord på fartyg som använder sig av utsläppsminskningssmetoder i enlighet med artiklarna 4c och 4e.”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkterna 3a och 3b ska ersättas med följande:

”3a. *Marin dieselolja*: alla marina bränslen av DMB-kvalitet i tabell I i ISO 8217, bortsett från hänvisningen till svavelhalt.

3b. *Marin dieselbrännolja*: alla marina bränslen av DMX-, DMA- och DMZ-kvalitet i tabell I i ISO 8217, bortsett från hänvisningen till svavelhalt.”

- b) Punkt 3m ska ersättas med följande:

”3m. *Utsläppsminskningssmetod*: varje typ av utrustning, material, anordning eller apparat som ansluts i ett fartyg, eller annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna, som används som ett alternativ till lågsvavligt marint bränsle som uppfyller kraven i detta direktiv, och som är verifierbar, kvantifierbar och genomförbar.”

¹⁶ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

¹⁷ EGT L 46, 17.2.1997, s. 25.

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska se till att tunga eldningsoljor med en svavelhalt som överstiger 1 viktprocent inte används inom deras territorier.

2. Under förutsättning att de behöriga myndigheterna övervakar utsläppen ska kravet i punkt 1 inte tillämpas före den 31 december 2015 på tunga eldningsoljor som används

- a) i förbränningsanläggningar som faller inom tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/80/EG^{*} och som omfattas av artikel 4.1, 4.2 eller 4.3 a i det direktivet och som uppfyller de utsläppsgränsvärden för svaveldioxid för sådana anläggningar som anges i det direktivet,
- b) i förbränningsanläggningar som faller inom tillämpningsområdet för direktiv 2001/80/EG och som omfattas av artikel 4.3 b och 4.6 i det direktivet och vars genomsnittliga utsläpp av svaveldioxid per månad inte överstiger 1 700 mg/Nm³ vid en syrehalt i rökgaserna på 3 volymprocent på torr bas,
- c) i förbränningsanläggningar som inte omfattas av a eller b och vars genomsnittliga utsläpp av svaveldioxid per månad inte överstiger 1 700 mg/Nm³ vid en syrehalt i rökgaserna på 3 volymprocent på torr bas,
- d) för förbränning i raffinaderier, där de genomsnittliga utsläppen av svaveldioxid per månad för samtliga förbränningsanläggningar i ett enskilt raffinaderi, oberoende av vilket bränsle eller kombination av bränslen som används, utom anläggningar som omfattas av a och b, gasturbiner och gasmotorer, inte överstiger 1 700 mg/Nm³ vid en syrehalt i rökgaserna på 3 volymprocent på torr bas.

Under förutsättning att de behöriga myndigheterna övervakar utsläppen ska kravet i punkt 1 inte längre tillämpas från och med den 1 januari 2016 på tunga eldningsoljor som används

- a) i förbränningsanläggningar som omfattas av kapitel III i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU^{**} och som uppfyller de utsläppsgränsvärden för svaveldioxid för sådana anläggningar som anges i bilaga V till det direktivet eller, om dessa utsläppsgränsvärden inte är tillämpliga enligt det direktivet, för vilka de genomsnittliga utsläppen av svaveldioxid per månad inte överstiger 1 700 mg/Nm³ vid en syrehalt i rökgaserna på 3 volymprocent på torr bas,

* EGT L 309, 27.11.2001, s.1.

** EUT L 334, 17.12.2010, s. 17.

- b) i förbränningsanläggningar som inte omfattas av a och vars genomsnittliga utsläpp av svaveldioxid per månad inte överstiger 1 700 mg/Nm³ vid en syrehalt i rökgaserna på 3 volymprocent på torr bas,
- c) för förbränning i raffinaderier, där de genomsnittliga utsläppen av svaveldioxid per månad för samtliga förbränningsanläggningar i ett enskilt raffinaderi, oberoende av vilket bränsle eller kombination av bränslen som används, utom anläggningar som omfattas av a, gasturbiner och gasmotorer, inte överstiger 1 700 mg/Nm³ vid en syrehalt i rökgaserna på 3 volymprocent på torr bas.

Medlemsstaterna ska 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 utsläppsgränsvärdena.”

- b) Punkt 3 ska utgå.

- 4. Följande artikel ska införas som artikel 3a:

”Artikel 3a

Maximal svavelhalt i marina bränslen

Medlemsstaterna ska se till att marina bränslen inte används eller släpps ut på marknaden inom deras territorier om svavelhalten överstiger 3,5 viktprocent.”

- 5. Artikel 4.1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska se till att dieselbrännolja inte används inom deras territorier om svavelhalten överstiger 0,10 viktprocent.”

- 6. Artikel 4a ska ändras på följande sätt:

- a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Maximal svavelhalt i marina bränslen som används på territorialvatten, i exklusiva ekonomiska zoner och i medlemsstaternas utsläppskontrollområden, inklusive svavelkontrollområden, och av passagerarfartyg som används i reguljär trafik till eller från unionens hamnar”

- b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i de utsläppskontrollområden som ingår i svavelkontrollområden, om dessa bränslen har en svavelhalt som överstiger:

- (a) 1,00 viktprocent till och med den 31 december 2014.

(b) 0,10 viktprocent från och med den 1 januari 2015.

Denna punkt ska gälla alla fartyg oavsett flagg, även fartyg som påbörjat sin resa utanför unionen.”

c) Följande punkt ska införas som punkt 1a:

”1a. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i utsläppskontrollområdena, om dessa bränslen har en svavelhalt som överstiger:

(a) 3,50 viktprocent från och med den 1 januari 2012.

(b) 0,50 viktprocent från och med den 1 januari 2020.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a i detta direktiv beträffande det datum då svavelkraven i b i den här punkten ska börja tillämpas. Mot bakgrund av IMO:s bedömning av tillgången på marina bränslen när det gäller att uppfylla det krav på en högsta svavelhalt i bränslen på 0,50 viktprocent som avses i bestämmelse nr 14.8 i bilaga VI till Marpolkonventionen, ska detta datum vara den 1 januari 2020 eller den 1 januari 2025.

Denna punkt ska tillämpas på alla fartyg oavsett flagg, inklusive fartyg vars resa påbörjades utanför unionen, utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 4 och artikel 4b.”

d) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a i detta direktiv när det gäller fastställande av svavelkontrollområden på grundval av IMO:s beslut i enlighet med bestämmelse nr 14.3.2 i bilaga VI till Marpolkonventionen.”

e) Punkterna 4, 5 och 6 ska ersättas med följande:

”4. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i de utsläppskontrollområden som inte ingår i svavelkontrollområden, av passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från någon hamn i unionen, om dessa bränslen har en svavelhalt som överstiger:

(c) 1,5 viktprocent.

(d) 0,10 viktprocent från och med den 1 januari 2020.

5. Medlemsstaterna ska kräva att fartygens loggböcker förs korrekt, inklusive åtgärder för omkoppling mellan bränsletyper, som ett villkor för att fartygen ska få anlöpa hamnar i unionen.

6. Medlemsstaterna ska, i enlighet med bestämmelse nr 18 i bilaga VI till Marpolkonventionen
- (a) upprätthålla ett offentligt register över lokala leverantörer av marint bränsle,
 - (b) se till att svavelhalten i alla marina bränslen som säljs på deras territorium dokumenteras av leverantören på en leveranssedel för bunkerbränsle, kompletterad med ett förseglat prov som undertecknats av företrädaren för det mottagande fartyget,
 - (c) vidta åtgärder mot leverantörer av marint bränsle som upptäcks ha levererat bränsle som inte överensstämmer med uppgifterna på leveranssedeln för bunkerbränsle,
 - (d) se till att avhjälpan åtgärder vidtas så att allt marint bränsle som visar sig inte följa kraven bringas i överensstämmelse med dessa.”
 - (e) Punkt 8 ska utgå.
7. Artiklarna 4b och 4c ska ersättas med följande:

”Artikel 4b

Maximal svavelhalt i marina bränslen som används av fartyg i unionens hamnar

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att följande fartyg inte använder marina bränslen med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent:

- b) Fartyg vid kaj i unionens hamnar, varvid besättningen ska 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.

Medlemsstaterna ska kräva att tidpunkten för omkoppling mellan bränsletyper förs in i fartygets loggbok.

2. Punkt 1 ska inte gälla

- a) när ett fartyg enligt en offentliggjord tidtabell ska ligga vid kaj i mindre än två timmar,
- d) för fartyg som stänger av alla motorer och utnyttjar landel när de ligger vid kaj i hamn.

3. Medlemsstaterna ska se till att marin dieselbrännolja med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent inte släpps ut på marknaden på deras territorier.

Artikel 4c

Utsläppsminskningmetoder

1. Medlemsstaterna ska tillåta att fartyg, oavsett flagg, använder sig av utsläppsminskningmetoder i de hamnar, territorialvatten, exklusiva ekonomiska zoner och utsläppskontrollområden som hör till respektive medlemsstat, som ett alternativ till användning av marina bränslen som uppfyller kraven i artiklarna 4a och 4b, förutsatt att bestämmelserna i punkterna 2 och 3 efterlevs.

2. Fartyg som använder sig av de utsläppsminskningmetoder som avses i punkt 1 ska kontinuerligt uppnå minskningar av svaveldioxidutsläppen som minst motsvarar de minskningar som hade uppnåtts om de använt marina bränslen som uppfyller kraven i artiklarna 4a och 4b. Svaveldioxidutsläppen från användning av utsläppsminskningmetoder får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga 1.

3. De utsläppsminskningmetoder som avses i punkt 1 ska uppfylla kraven i de instrument som avses i bilaga 2.1, såvida inte dessa ersätts eller kompletteras av kraven i bilaga 2.2.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a när det gäller

- ändring eller komplettering av de värden som anges i bilaga 1,
- ändring eller komplettering av den förteckning över instrument som anges i bilaga 2.1,
- tillägg, ändring eller komplettering av de krav som anges i bilaga 2.2, och
- detaljerade krav för övervakning av utsläpp, i förekommande fall.

Kommissionen ska ta hänsyn till bland annat den vetenskapliga och tekniska utvecklingen samt relevanta instrument och standarder som antagits av IMO.”

8. Följande artiklar ska införas som artiklarna 4d och 4e:

”Artikel 4d

Godkännande av utsläppsminskningmetoder som ska användas ombord på fartyg som för en medlemsstats flagg

1. Utsläppsminskningmetoder som faller inom tillämpningsområdet för rådets direktiv 96/98/EG* ska godkännas i enlighet med bestämmelserna i det direktivet.

* EGT L 241, 29.8.1998, s. 27.

2. Utsläppsminskningssmetoder som inte omfattas av punkt 1 ska 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 ska tas till

- (a) de riktlinjer som utarbetats av IMO,
- (b) resultaten av de försök som genomförs enligt artikel 4e,
- (c) miljöeffekter, däribland utsläppsminskningar som kan uppnås, och inverkan på ekosystemen i skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar, och
- (d) möjlighet att genomföra övervakning och kontroll.”

Artikel 4e

Försök med nya utsläppsminskningssmetoder

Medlemsstaterna får, i samarbete med andra medlemsstater, alltefter omständigheterna, godkänna försök med utsläppsminskningssmetoder på fartyg som för deras flagg, eller i havsområden inom deras jurisdiktion. Under dessa försök ska användning av marina bränslen som uppfyller kraven i artiklarna 4a och 4b inte vara obligatorisk, under förutsättning att samtliga följande villkor är uppfyllda:

- 1) Kommissionen och alla berörda hamnstater ska underrättas skriftligen om försöken minst 6 månader innan de inleds.
- 2) Tillstånd för försök får inte ges för längre tid än 18 månader.
- 3) Alla berörda fartyg ska installera manipulationssäker utrustning för kontinuerlig övervakning av skorstensutsläpp och använda den under hela försöksperioden.
- 4) Alla berörda fartyg ska uppnå utsläppsminskningar som minst motsvarar dem som hade uppnåtts genom de gränsvärden för svavel i bränsle som anges i detta direktiv.
- 5) Det ska under hela försöksperioden finnas lämpliga system för hantering av det avfall som orsakas av utsläppsminskningssmetoderna.
- 6) Inverkan på den marina miljön, särskilt på ekosystemen i skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar, ska utvärderas under hela försöksperioden.
- 7) Fullständiga resultat ska lämnas till kommissionen och göras offentligt tillgängliga inom sex månader efter det att försöken avslutats.”

** EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

9. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att genom stickprov kontrollera att svavelhalten i de bränslen som används uppfyller kraven i artiklarna 3, 3a, 4, 4a och 4b. Stickprovskontrollen ska börja den dag det tillämpliga gränsvärdet för maximal svavelhalt i bränslet träder i kraft. Den ska utföras tillräckligt ofta och på ett sådant sätt att proven är representativa för det undersökta bränslet och, när det gäller marint bränsle, för det bränsle som används av fartyg när de befinner sig i berörda havsområden och hamnar.

Följande metoder för provtagning, analys och kontroll av marina bränslen ska användas:

- a) Provtagning av marina bränslen för förbränning ombord när de levereras till fartyg, i enlighet med riktlinjerna för provtagning av eldningsolja i syfte att fastställa om den uppfyller kraven i den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen*, och bestämning av svavelhalten.
- b) Provtagning och bestämning av svavelhalten i marina bränslen för förbränning ombord som förvaras i tankar och förseglade bunkerutrymmen ombord på fartyg.
- c) Kontroll av fartygs loggböcker och leveranssedlar för bunkerbränsle.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a när det gäller

- i) provtagningsfrekvens,
 - ii) provtagningsmetoder,
 - iii) definitionen av ett prov som är representativt för det bränsle som undersöks,
 - iv) vilka uppgifter som ska anges i fartygens loggböcker och på leveranssedlarna för bunkerbränsle.”
- b) Punkt 1a ska utgå.
- c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Referensmetoden för att bestämma svavelhalten ska vara ISO 8754 (2003) användas.

För att fastställa om marina bränslen som levereras till och används ombord på fartyg uppfyller gränsvärdena för svavel enligt artiklarna 3, 3a, 4, 4a och 4b ska

* Resolution MEPC.182(59), antagen den 17.07.2009.

förfarandet *Fuel Verification Procedure for MARPOL Annex VI Fuel Oil Samples* ** användas.

10. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska senast den 30 juni varje år och på grundval av resultaten av den provtagning, analys och kontroll som utförs i enlighet med artikel 6, lämna en rapport till kommissionen om uppfyllandet av kraven för svavel enligt detta direktiv under föregående år.”

b) Följande punkt ska införas som punkt 1a:

”1a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a om de uppgifter som ska anges i rapporten samt fastställa formatet för rapporten.”

c) Punkterna 2 och punkt 3 ska utgå.

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a om anpassningar av artikel 2.1, 2.2, 2.3, 2.3a, 2.3b och 2.4 samt artikel 6.1 a och 6.2 till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.”

11. Artikel 8 ska utgå.

12. Artikel 9 ska utgå.

13. Följande artikel ska införas som artikel 9a:

”Artikel 9a

Utövande av delegering

1. Kommissionens rätt att anta delegerade akter gäller på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Den delegering av befogenheter till kommissionen som avses i artiklarna 4a.1a, 4a.2, 4c.4, 6.1, 7.1a och 7.4 ska ges på obestämd tid från och med [*den dag då detta direktiv träder i kraft*].
3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 4a.1a, 4a.2, 4c.4, 6.1, 7.1a och 7.4 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Beslutet om återkallande avslutar delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet. Beslutet får verkan dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska*

** Tillägg VI till resolution MEPC.176(58) antagen den 10 oktober 2008 (den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen).

unionens officiella tidning, eller vid en senare tidpunkt som anges i beslutet. Beslutet påverkar inte sådana delegerade akter som redan trätt i kraft.

4. När kommissionen antagit en delegerad akt ska den samtidigt underrätta Europaparlamentet och rådet.
 5. En delegerad akt som antas i enlighet med artiklarna 4a.1a, 4a.2, 4c.4, 6.1, 7.1a och 7.4 ska endast träda i kraft om varken Europaparlamentet eller rådet inom en period på två månader från delgivningsdagen har invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av denna period har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända. Perioden ska förlängas med två månader på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.”
14. Bilagan till direktiv 1999/32/EG ska ersättas med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [12 månader efter det att direktivet har trätt i kraft] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och detta direktiv.

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

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

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.

Utfärdat i [...] den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

”BILAGA 1

Maximala utsläppsvärden för de utsläppsminskningmetoder som avses i artikel 4c.2

Gränsvärden för svavel i marina bränslen som avses i artiklarna 4a och 4b och i bestämmelserna nr 14.1 och 14.4 i bilaga VI till Marpolkonventionen samt motsvarande gränsvärden för utsläpp som avses i artikel 4c.2

Det marina bränslets svavelhalt (% m/m)	Utsläppskvot SO ₂ (ppm) / CO ₂ (% v/v)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Anmärkningar:

- Användningen av gränsvärden för utsläppskvoter är bara tillämplig för petroleumbaserade destillat och tjock eldningsolja.
- För avgasreningssystem som absorberar koldioxid ska koldioxidhalten mätas före rening. I sådana fall används koldioxidhalten före rening tillsammans med svaveldioxidhalten efter rening.”

”BILAGA 2

Krav för användning av de utsläppsminskningsmetoder som avses i artikel 4c.3

1. De utsläppsminskningsmetoder som avses i artikel 4c ska uppfylla minst de krav som anges i följande instrument, beroende på vad som gäller:

<i>Utsläppsminskningsmetod</i>	<i>Tillämpligt kommissionsbeslut</i>
Blandning av marint bränsle och avkokningsgas	Kommissionens beslut 2010/769/EU av den 13 december 2010 om inrättandet av kriterier för LNG-fartygs användning av tekniska metoder som alternativ till användning av lågsvavliga marina bränslen som uppfyller kraven i artikel 4b i rådets direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG om svavelhalten i marina bränslen (EUT L 328, 14.12.2010, s. 15)
Avgasreningssystem	IMO-resolution MEPC.184(59) antagen den 17 juli 2009

2. Fartyg som använder sig av utsläppsminskningsmetoder enligt artikel 4c ska

- kontinuerligt övervaka och notera utsläppen av svaveldioxid, och
- noggrant dokumentera att alla avfallsflöden som släpps ut i havet, inklusive skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar, inte har några betydande negativa effekter och inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljö.”