

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/802**av den 11 maj 2016****om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen****(kodifiering)**

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 förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 1999/32/EG ⁽³⁾ har ändrats väsentligt flera gånger ⁽⁴⁾. För att skapa klarhet och överskådlighet bör det direktivet kodifieras.
- (2) Unionens miljöpolitik, såsom den fastställts i handlingsprogrammen för miljön och i synnerhet det sjätte miljöhandlingsprogrammet, som antogs genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG ⁽⁵⁾, och det sjunde miljöhandlingsprogrammet, som antogs genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1386/2013/EU ⁽⁶⁾, syftar bland annat till att uppnå luftkvalitetsnivåer som inte leder till betydande negativ inverkan på, eller risker för, människors hälsa eller miljön.
- (3) I artikel 191.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att unionens miljöpolitik ska syfta till en hög skydds nivå med beaktande av de olikartade förhållandena inom unionens olika regioner.
- (4) I detta direktiv fastställs den maximala svavelhalten i tung eldningsolja, dieselbrännolja, marin dieselbrännolja och marin dieselolja som används i unionen.
- (5) 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 miljön och bidrar till surt nedfall. Utan de åtgärder som fastställs i detta direktiv skulle utsläppen från sjöfart snart bli högre än utsläppen från samtliga landbaserade källor.

⁽¹⁾ EUT C 12, 15.1.2015, s. 117.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 mars 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 11 april 2016.

⁽³⁾ 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/EEG (EGT L 121, 11.5.1999, s. 13).

⁽⁴⁾ Se bilaga III, Del A.

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG av den 22 juli 2002 om fastställande av gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram (EGT L 242, 10.9.2002, s. 1).

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1386/2013/EU av den 20 november 2013 om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2020 – Att leva gott inom planetens gränser (EUT L 354, 28.12.2013, s. 171).

- (6) Försurningen och svaveldioxiden i atmosfären skadar känsliga ekosystem, minskar den biologiska mångfalden och naturens skönhet och har en negativ inverkan på skördeproduktion och skogarnas tillväxt. I städerna kan det sura regnet allvarligt skada byggnader och det arkitektoniska arvet. Svaveldioxid kan också ha en avsevärd inverkan på människors hälsa, i synnerhet när det gäller människor som lider av luftvägssjukdomar.
- (7) Försurningen är en gränsöverskridande företeelse som kräver såväl lösningar på unionsnivå som nationella eller lokala lösningar.
- (8) Utsläppen av svaveldioxid bidrar till stoftbildningen i atmosfären.
- (9) Luftföroreningar som orsakas av fartyg som ligger vid kaj är ett stort bekymmer för många hamnstäder när det gäller deras ansträngningar att uppfylla unionens gränsvärden för luftkvalitet.
- (10) Medlemsstaterna bör stödja användning av el som genereras på land, eftersom dagens fartyg brukar få el från sina hjälpmotorer.
- (11) Såväl unionen som de enskilda medlemsstaterna är avtalsslutande parter i UN-ECE:s konvention av den 13 november 1979 om långväga gränsöverskridande luftföroreningar. I det andra UN-ECE-protokollet om gränsöverskridande svaveldioxidföroreningar fastställs att de avtalsslutande parterna bör minska svaveldioxidutsläppen i enlighet med eller utöver den minskning på 30 % som angavs i det första protokollet. Det andra Unece-protokollet grundar sig på antagandet att de kritiska mängderna och nivåerna fortsatt kommer att överskridas i vissa känsliga områden. Ytterligare åtgärder för att minska svaveldioxidutsläppen kommer att behövas. De avtalsslutande parterna bör därför fortsätta att minska sina utsläpp av svaveldioxid avsevärt.
- (12) Svavel, som naturligt finns i små mängder i olja och kol, har i årtionden erkänts som den viktigaste källan till svaveldioxidutsläpp, som i sin tur är en av huvudorsakerna till *surt regn* och en av de viktigaste faktorerna bakom luftföroreningarna i många stads- och industriområden.
- (13) Studier har visat att de fördelar som uppnås genom minskade svavelutsläpp till följd av reducerat svavelinnehåll i olika bränslen ofta vida överstiger de i detta direktiv beräknade kostnaderna för industrin. Tekniken för att minska svavelmängden i flytande bränslen finns och är väl inarbetad.
- (14) I enlighet med artikel 193 i EUF-fördraget bör detta direktiv inte hindra någon medlemsstat från att behålla eller införa strängare skyddsåtgärder i syfte att uppmuntra tidigt genomförande med avseende på den maximala svavelhalten i marina bränslen, exempelvis genom att använda utsläppsminskningstekniker utanför svavelkontrollområdena. Sådana åtgärder måste dock vara förenliga med fördragen och ska anmälas till kommissionen.
- (15) Innan en medlemsstat inför nya, strängare skyddsåtgärder ska förslaget anmälas till kommissionen enligt det förfarande som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 ⁽¹⁾.
- (16) Enligt EUF-fördraget ska hänsyn tas till särdragen i unionens yttersta randområden, nämligen de franska utomeuropeiska departementen, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna.
- (17) I medlemsstater och regioner där miljöförhållandena så tillåter, är det lämpligt att medge undantag från de gränsvärden som sätts för svavelhalten i tunga eldningsoljor.
- (18) Det är också lämpligt att medge undantag från gränsvärdena för svavelinnehållet i tunga eldningsoljor vid användning i förbränningsanläggningar som uppfyller reglerna för utsläpp fastställda i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/80/EG ⁽²⁾ eller i bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/80/EG av den 23 oktober 2001 om begränsning av utsläpp till luften av vissa föroreningar från stora förbränningsanläggningar (EGT L 309, 27.11.2001, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar), (EUT L 334, 17.12.2010, s. 17).

- (19) För de förbränningsanläggningar i raffinaderier som inte omfattas av artikel 3.2 d eller artikel 3.3 c i detta direktiv bör de genomsnittliga utsläppen av svaveldioxid från sådana anläggningar inte överskrida de gränsvärden som anges i direktiv 2001/80/EG, eller bilaga V till direktiv 2010/75/EU, eller eventuella framtida revideringar av dessa direktiv. Vid tillämpning av det här direktivet bör medlemsstaterna beakta att ersättning med andra bränslen än de som anges i artikel 2 inte bör leda till en ökning av utsläppen av försurande ämnen.
- (20) 2008 antog Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) 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 (Marpol), med bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg. Den ändrade bilaga VI till Marpol trädde i kraft den 1 juli 2010.
- (21) Genom den ändrade bilaga VI till Marpol 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 (3,50 % 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 säkerställa en korrekt tillämpning av de nya internationellt fastställda gränsvärdena för svavel i unionen, bör detta direktiv överensstämma med den ändrade bilaga VI till Marpol. 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 3,50 viktprocent få användas i unionen, med undantag för bränslen som levereras till fartyg som använder utsläppsminskningssystemer med slutna system.
- (22) Ändringar av bilaga VI till Marpol med avseende på svavelkontrollområdena är möjliga enligt IMO-förfaranden. För den händelse ytterligare ändringar, inbegripet undantag, införs med avseende på tillämpningen av de gränser beträffande svavelkontrollområden som anges i bilaga VI till Marpol, bör kommissionen beakta alla sådana ändringar och, i tillämpliga fall, omgående och i enlighet med EUF-fördraget lägga fram det förslag som krävs för att detta direktiv ska överensstämma till fullo med IMO-bestämmelserna för svavelkontrollområdena.
- (23) Inrättandet av nya utsläppskontrollområden bör ske i enlighet med IMO:s förfarande enligt bilaga VI till Marpol och stödjas med väl underbyggda argument baserade på skäl som sammanhänger med miljön och ekonomin samt styrkas med vetenskapliga data.
- (24) Medlemsstaterna bör i enlighet med bestämmelse 18 i den ändrade bilaga VI till Marpol sträva efter att säkerställa tillgång till marina bränslen som uppfyller kraven enligt detta direktiv.
- (25) Miljöpolitik och sjöfartens utsläpp är en global fråga, och därför bör ambitiösa utsläppsstandarder fastställas på internationell nivå.
- (26) Unionen kommer inom ramen för IMO att fortsätta arbeta för ett mer effektivt skydd av de områden som är känsliga för utsläpp av svaveloxider samt för en minskning av det allmänt tillämpade gränsvärdet för bunkerolja.
- (27) Passagerarfartyg befinner sig för det mesta i hamnar eller nära kusten och deras inverkan på människors hälsa och miljön är betydande. För att förbättra luftkvaliteten runt hamnar och i kustområden måste dessa fartyg använda marina bränslen med en maximal svavelhalt på 1,50 % tills strängare svavelkrav gäller för samtliga fartyg i medlemsstaternas territorialhav, exklusiva ekonomiska zoner och utsläppskontrollområden.
- (28) För att underlätta övergången till ny maskinteknik som kan leda till avsevärda ytterligare utsläppsminskningar inom sjöfarten, bör kommissionen ytterligare utreda möjligheterna att få till stånd och uppmuntra till användning av gasdrivna motorer i fartyg.
- (29) Det är nödvändigt att se till att skyldigheterna när det gäller svavelhalten i marina bränslen fullgörs för att uppnå målen i detta direktiv. Erfarenheterna från genomförandet av direktiv 1999/32/EG har visat att det behövs ett bättre system för övervakning och verkställighet så att man kan säkerställa att detta direktiv genomförs korrekt. 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 medlemsstaterna inrättar ett system med effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner vid bristande efterlevnad av bestämmelserna i detta direktiv. 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.

- (30) Ett uppfyllande av de låga gränsvärdena för svavel i marina bränslen, särskilt i svavelkontrollområdena, kan leda till betydande prisökningar på sådana 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 berörda industriers kostnader för att uppfylla bestämmelserna, t.ex. i form av alternativa metoder som är kostnadseffektiva än bränslebaserade lösningar och genom att tillhandahålla stöd när så är nödvändigt. Kommissionen bör, bland annat utifrån medlemsstaternas rapporter, noga följa effekterna av sjöfartssektorns anpassning till de nya bränslekraven, särskilt när det gäller eventuella trafikomställningar från sjö- till landtransport och bör, i tillämpliga fall, föreslå lämpliga åtgärder för att motverka denna tendens.
- (31) Att begränsa trafikomställningar från sjö- till landtransport är särskilt viktigt eftersom det ofta skulle gå stick i stäv med unionens klimatförändringsmål och öka trafikstockningarna om vägtransporternas andel ökade.
- (32) Kostnaderna för de nya kraven på minskade svaveldioxidutsläpp skulle kunna leda till trafikomställningar från sjö- till landtransport och påverka företagens konkurrenskraft negativt. Kommissionen bör utnyttja instrument såsom Marco Polo-programmet och det transeuropeiska transportnätet fullt ut för att ge riktat stöd och på så sätt minimera risken för dessa trafikomställningar. Medlemsstaterna kan anse det nödvändigt att stödja operatörer som påverkas av detta direktiv i enlighet med de tillämpliga bestämmelserna om statligt stöd.
- (33) Medlemsstaterna får, i enlighet med de gällande riktlinjerna om statligt stöd för miljöskydd och utan att det påverkar framtida ändringar av dessa, ge statligt stöd till förmån för operatörer som påverkas av detta direktiv, inbegripet stöd för eftermontering i befintliga fartyg, om sådana stödåtgärder bedöms vara förenliga med den inre marknaden i enlighet med artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget, särskilt mot bakgrund av de gällande riktlinjerna om statligt stöd för miljöskydd. I detta sammanhang får kommissionen beakta att användning av vissa utsläppsminskningmetoder sträcker sig utöver kraven i detta direktiv och inte enbart minskar svavelutsläppen utan också andra utsläpp.
- (34) Tillgängligheten till utsläppsminskningmetoder bör underlättas. Dessa metoder kan leda till utsläppsminskningar som motsvarar, eller till och med överstiger, dem som kan uppnås genom användning av lågsvavligt bränsle, under förutsättning 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. De alternativa metoder som redan är kända, t.ex. användning av avgasreningssystem ombord, blandning av bränsle med flytande naturgas eller användning av biodrivmedel bör erkännas i unionen. Det är viktigt att främja testning och utveckling av nya utsläppsminskningmetoder, bland annat för att begränsa trafikomställningar från sjö- till landtransporter.
- (35) Med hjälp av utsläppsminskningmetoder kan utsläppen minskas avsevärt. Kommissionen bör därför främja testning och utveckling av sådan teknik, bland annat genom att överväga att inrätta ett samfinansierat gemensamt program tillsammans med näringslivet, baserat på principer från liknande program, exempelvis Clean Sky-programmet.
- (36) Kommissionen bör i samarbete med medlemsstaterna och berörda parter ytterligare utveckla de åtgärder som fastställts i kommissionens arbetsdokument av den 16 september 2011 med titeln *Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox*.
- (37) Vid störningar i tillgången på råolja, oljeprodukter eller andra kolväten får kommissionen besluta om att ett högre gränsvärde ska tillämpas inom en medlemsstats territorium.
- (38) Medlemsstaterna bör inrätta lämpliga mekanismer för att övervaka att bestämmelserna i detta direktiv följs. Rapporter om svavelhalten i flytande bränslen ska regelbundet föreläggas kommissionen.
- (39) För att säkerställa en harmoniserad rapportering bör det i detta direktiv ges ingående anvisningar om rapporternas innehåll och format.

- (40) Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget bör delegeras till kommissionen med avseende på ändring av de ekvivalenta utsläppsvärdena för och kriterierna för användning av utsläppsminskningsmetoder i syfte att anpassa bilagorna I och II till detta direktiv till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen på ett sådant sätt att strikt överensstämmelse med IMO:s instrument säkerställs, och med avseende på ändringar till artiklarna 2 a–e och p, 13.2 b i och 13.3 i detta direktiv i syfte att anpassa dessa bestämmelser till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (41) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁾.
- (42) Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽²⁾ bör bistå kommissionen vid godkännandet av utsläppsminskningsmetoder som inte omfattas av rådets direktiv 96/98/EG ⁽³⁾.
- (43) Effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner är viktiga för genomförandet av detta direktiv. Medlemsstaterna bör i dessa sanktioner inkludera böter som beräknas på ett sådant sätt att det säkerställs att de åtminstone berövar de ansvariga det ekonomiska utbytet av den överträdelse de begått, och att böterna ökar gradvis vid upprepade överträdelser. Medlemsstaterna bör anmäla sina bestämmelser om sanktioner till kommissionen.
- (44) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning av direktiven som anges i del B i bilaga III.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE

Artikel 1

Ändamål och tillämpningsområde

1. Ändamålet med detta direktiv är att minska utsläppen av svaveldioxid från förbränning av vissa typer av flytande bränslen och därigenom minska de skadliga effekterna på människan och miljö från sådana utsläpp.
2. Utsläppen av svaveldioxid från förbränning av vissa petroleumbaserade flytande bränslen ska 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 föroreningar.

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

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

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ 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 fartyg (EGT L 324, 29.11.2002, s. 1).

⁽³⁾ Rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning (EGT L 46, 17.2.1997, s. 25).

- e) Bränslen som används av örlogsfartyg och andra fartyg i militär tjänst. Varje medlemsstat ska 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 ska inte vara tillämpligt, om ägaren eller befälhavaren antingen hade för avsikt att orsaka skada eller handlade vårdslöst.
- h) Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5, bränslen som används ombord på fartyg som använder sig av utsläppsminskningstekniker i enlighet med artiklarna 8 och 10.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

a) *tung eldningsolja*:

- i) alla petroleumbaserade flytande bränslen, exklusive marina bränslen, som omfattas av KN-nummer 2710 19 51–2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 eller 2710 20 39, eller
- ii) alla petroleumbaserade flytande bränslen andra än dieselbrännolja enligt definitionen i led b och andra än marina bränslen enligt definitionen i leden c, d och e, som på grund av sina destillationsgränser tillhör kategorin tunga oljor avsedda för användning som bränsle och som till mindre än 65 volymprocent (inklusive förluster) destillerar vid 250 °C enligt ASTM D86-metoden. Om destillationen inte kan fastställas med ASTM D86-metoden klassas petroleumprodukten likaledes som tung eldningsolja.

b) *dieselbrännolja*:

- i) alla petroleumbaserade flytande bränslen, exklusive marina bränslen, som omfattas av KN-nummer 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 eller 2710 20 19, eller
- ii) 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.

Dieselbränslen enligt definitionen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG⁽¹⁾ är undantagna från denna definition. Bränslen som används i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och jordbrukstraktorer ska också undantas från denna definition.

- c) *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. De omfattar alla petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på fartyg i inlandssjöfart eller på fritidsbåtar, i enlighet med definitionerna i respektive artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG⁽²⁾ och artikel 1.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG⁽³⁾, när dessa fartyg är till sjöss.
- d) *marin dieselolja*: alla marina bränslen av DMB-kvalitet i tabell I i ISO 8217, bortsett från hänvisningen till svavelhalt.
- e) *marin dieselbrännolja*: alla marina bränslen av DMX-, DMA- och DMZ-kvalitet i tabell I i ISO 8217, bortsett från hänvisningen till svavelhalt.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som ska monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (EGT L 59, 27.2.1998, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (EGT L 164, 30.6.1994, s. 15).

- f) *Marpol*: den internationella konventionen rörande förhindrande av förorening från fartyg från 1973, ändrad genom protokollet till denna från 1978.
- g) *bilaga VI till Marpol*: den bilaga med rubriken *Regler för förhindrande av luftföroreningar från fartyg* som genom 1997 års protokoll lades till Marpol.
- h) *svavelkontrollområde*: de havsområden som definieras som sådana av Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO) enligt bilaga VI till Marpol.
- i) *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.
- j) *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.
- k) *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.
- l) *fartyg i hamn*: fartyg som är säkert förtöjt eller ligger för ankar i en unionshamn medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn, inklusive den tid då det inte hanterar last.
- m) *utsläppande på marknaden*: att för tredje man 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.
- n) *yttersta randområden*: de franska utomeuropeiska departementen, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna, i enlighet med artikel 349 i EUF-fördraget.
- o) *utsläppminskningsmetod*: 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.
- p) *ASTM metod*: de metoder som fastställs av *American Society for Testing and Materials* i 1976 års upplaga av standarddefinitioner och specifikationer för petroleumprodukter och smörjmedel.
- q) *förbränningsanläggning*: varje teknisk inrättning i vilken bränslen oxideras för att den frigjorda värmen ska kunna utnyttjas.

Artikel 3

Maximal svavelhalt i tung eldningsolja

1. Medlemsstaterna ska se till att tunga eldningsoljor med en svavelhalt som överstiger 1,00 viktprocent inte används inom deras territorier.
2. Under förutsättning att de behöriga myndigheterna övervakar utsläppen ska punkt 1 inte tillämpas före den 31 december 2015 på tunga eldningsoljor som används
 - a) i förbränningsanläggningar som omfattas av 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 omfattas av 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 led 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 vilken kombination av bränslen som används, utom anläggningar som omfattas av leden a och b, gasturbiner och gasmotorer, inte överstiger 1 700 mg/Nm³ vid en syrehalt i rökgaserna på 3 volymprocent på torr bas.
3. Under förutsättning att de behöriga myndigheterna övervakar utsläppen ska 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 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,
- b) i förbränningsanläggningar som inte omfattas av led 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 vilken kombination av bränslen som används, utom anläggningar som omfattas av led 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 ingen förbränningsanläggning som använder tung eldningsolja med en svavelhalt som överstiger den som anges i punkt 1 drivs utan ett tillstånd utfärdat av en behörig myndighet vilket specificerar utsläppsgränsvärdena.

Artikel 4

Maximal svavelhalt i dieselbrännolja

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

Artikel 5

Maximal svavelhalt i marina bränslen

Medlemsstaterna ska se till att marina bränslen inte används inom deras territorier om svavelhalten överstiger 3,50 viktprocent, med undantag för bränslen som levereras till fartyg som använder sådana utsläppsminskningmetoder med slutna system som avses i artikel 8.

Artikel 6

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

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

- a) 3,50 viktprocent från och med den 18 juni 2014.
- b) 0,50 viktprocent från och med den 1 januari 2020.

Denna punkt ska tillämpas på alla fartyg oavsett flagg, inklusive fartyg vars resa påbörjades utanför unionen, utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 2 och 5 i denna artikel och artikel 7.

2. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används i deras territorialhav, 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.

Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till alla framtida ändringar av kraven enligt bilaga VI till Marpol som är tillämpliga inom svavelkontrollområden och, där så är lämpligt, utan onödigt dröjsmål lägga fram eventuella förslag i syfte att ändra detta direktiv i enlighet därmed.

3. Tillämpningsdatum för punkt 2 för nya havsområden, inbegripet hamnar, som IMO kan besluta att ange som svavelkontrollområden i enlighet med regel 14.3 b i bilaga VI till Marpol ska vara 12 månader efter det att det beslutet har trätt i kraft.

4. Medlemsstaterna ska vara ansvariga för kontrollen av tillämpningen av punkt 2 åtminstone när det gäller

- fartyg som för deras flagg, och
- fartyg oberoende av flagg medan de ligger i hamn i en medlemsstat, såvida denna gränsar till svavelkontrollområden.

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

5. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används i deras territorialhav, 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 1,50 viktprocent till och med den 1 januari 2020.

Medlemsstaterna ska ansvara för kontrollen av efterlevnaden av detta krav, åtminstone när det gäller fartyg som för deras flagg och fartyg oavsett flagg medan de ligger i deras hamnar.

6. Medlemsstaterna ska kräva att fartygens loggböcker förs korrekt, inklusive åtgärder för omkoppling mellan bränsletyper.

7. Medlemsstaterna ska sträva efter att säkerställa tillgång till marina bränslen som uppfyller kraven i detta direktiv och underrätta kommissionen om tillgången till sådana marina bränslen i sina hamnar och terminaler.

8. Om en medlemsstat finner att ett fartyg inte uppfyller de standarder för marina bränslen som uppfyller kraven i detta direktiv har den behöriga myndigheten i den medlemsstaten rätt att kräva att fartyget

- a) visar upp en förteckning över vilka åtgärder som vidtagits för att uppfylla bestämmelserna, och
- b) tillhandahåller bevis för att det har försökt köpa marina bränslen som uppfyller kraven i detta direktiv längs sin resrutt och, om sådana bränslen inte fanns att tillgå på avsedd plats, att försök har gjorts för att hitta alternativa källor för sådana marina bränslen, och att inga marina bränslen som uppfyller kraven i detta direktiv fanns att köpa trots alla försök att få tag på sådana marina bränslen.

Fartyget ska inte åläggas avvika från sin fastlagda rutt eller åsamkas oskäligen försening för att uppfylla kraven.

Om ett fartyg tillhandahåller den information som avses i första stycket ska den berörda medlemsstaten beakta alla relevanta omständigheter och de framlagda bevisen för att avgöra vilka åtgärder som ska vidtas, inbegripet alternativet att inte vidta kontrollåtgärder.

Ett fartyg ska meddela sin flaggstat och behörig myndighet i den berörda destinationshamnen när det inte kan köpa marina bränslen som uppfyller kraven i detta direktiv.

Hamnstaten ska underrätta kommissionen när ett fartyg har lagt fram bevis för att marina bränslen som uppfyller kraven i detta direktiv inte gick att få tag på.

9. Medlemsstaterna ska, i enlighet med bestämmelse 18 i bilaga VI till Marpol
 - 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 bunkerspecifikation, 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 bunkerspecifikationen,
 - d) se till att avhjäljande åtgärder vidtas så att allt marint bränsle som visar sig inte följa kraven bringas i överensstämmelse med dessa.
10. Medlemsstaterna ska se till att marin dieselolja med en svavelhalt som överstiger 1,50 viktprocent inte släpps ut på marknaden på deras territorier.

Artikel 7

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

1. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att se till att fartyg vid kaj i unionens hamnar inte använder marina bränslen med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent, varvid besättningen ska ges tillräcklig tid 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,
 - b) för fartyg som stänger av alla motorer och utnyttjar el som genereras på land 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 8

Utsläppsminskningmetoder

1. Medlemsstaterna ska tillåta att fartyg, oavsett flagg, använder sig av utsläppsminskningmetoder i de hamnar, territorialhav, exklusiva ekonomiska zoner och utsläppskontrollområden som hör till respektive medlemsstat, som ett alternativ till användning av marina bränslen som uppfyller kraven i artiklarna 6 och 7, förutsatt att punkterna 2 och 4 i den här artikeln 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 6 och 7. Ekvivalenta utsläppsvärden ska bestämmas i enlighet med bilaga I.

3. Medlemsstaterna ska som en alternativ utsläppsminskningmetod uppmuntra fartyg som ligger vid kaj att använda el som genereras på land.

4. De utsläppsminskningmetoder som avses i punkt 1 ska uppfylla kraven i de instrument som avses i bilaga II.

5. Då det är motiverat mot bakgrund av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen i fråga om alternativa utsläppsminskningmetoder, och på ett sådant sätt som säkerställer strikt överensstämmelse med relevanta instrument och normer som antagits av IMO, ska kommissionen

- a) ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 när det gäller ändring av bilagorna I och II,
- b) anta genomförandeakter med detaljerade krav för övervakning av utsläpp, när så är lämpligt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

Artikel 9

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

1. Utsläppsminskningmetoder som omfattas av direktiv 96/98/EG ska godkännas i enlighet med det direktivet.
2. Utsläppsminskningmetoder som inte omfattas av punkt 1 i den här artikeln ska godkännas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 2099/2002, varvid hänsyn ska tas till
 - a) de riktlinjer som utarbetats av IMO,
 - b) resultaten av de försök som genomförs enligt artikel 10,
 - c) miljöeffekter, däribland utsläppsminskningar som kan uppnås, och inverkan på ekosystemen i skyddade hamnar, vid anläggningsplatser och i flodmynningar, och
 - d) möjlighet att genomföra övervakning och kontroll.

Artikel 10

Försök med nya utsläppsminskningmetoder

Medlemsstaterna får, i samarbete med andra medlemsstater, alltefter omständigheterna, godkänna försök med utsläppsminskningmetoder 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 6 och 7 inte vara obligatorisk, under förutsättning att samtliga följande villkor är uppfyllda:

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

*Artikel 11***Finansiella åtgärder**

Medlemsstaterna får anta finansiella åtgärder till förmån för de aktörer som berörs av detta direktiv, om dessa finansiella åtgärder överensstämmer med de regler för statligt stöd som redan gäller och som kommer att antas på detta område.

*Artikel 12***Förändring i tillgången på bränslen**

Om en plötslig förändring i tillgången på råolja, petroleumprodukter eller andra kolväten gör det svårt för en medlemsstat att tillämpa de gränsvärde för högsta svavelhalt som anges i artiklarna 3 och 4, ska den medlemsstaten underrätta kommissionen om detta. Kommissionen får tillåta att ett högre gränsvärde tillämpas inom den medlemsstatens territorium under en period som inte överstiger sex månader. Den ska då meddela sitt beslut till rådet och medlemsstaterna. Var och en av medlemsstaterna får inom en månad hänskjuta det beslutet till rådet. Inom två månader får rådet fatta ett annat beslut med kvalificerad majoritet.

*Artikel 13***Provtagning och analys**

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att genom stickprov kontrollera att svavelhalten i de bränslen som används uppfyller kraven i artiklarna 3-7. Stickprovskontrollen ska börja den dag det tillämpliga gränsvärdet för maximal svavelhalt i bränslet träder i kraft. Den ska utföras regelbundet, tillräckligt ofta och i tillräcklig omfattning så 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. Stickproven ska analyseras utan onödigt dröjsmål.
2. Följande metoder för provtagning, analys och kontroll av marina bränslen ska användas:
 - a) Kontroll av fartygs loggböcker och bunkerspecifikationer, och
 - b) vid behov följande metoder för provtagning och analys:
 - i) 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 Marpol som antogs den 17 juli 2009 genom resolution 182(59) av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC), och bestämning av svavelhalten, eller
 - ii) provtagning och bestämning av svavelhalten i marina bränslen för förbränning ombord som förvaras i tankar, där det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart, och förseglade bunkerutrymmen ombord på fartyg.
3. Referensmetoden för att bestämma svavelhalten ska vara ISO 8754 (2003) eller EN ISO 14596:2007.

För att fastställa om marina bränslen som levereras till och används ombord på fartyg uppfyller gränsvärdena för svavel enligt artiklarna 4–7, ska det förfarande för verifiering av bränslen som fastställs i tillägg VI till bilaga VI till Marpol användas.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta genomförandeakter när det gäller
 - a) provtagningsfrekvens,
 - b) provtagningsmetoder,
 - c) definitionen av ett stickprov som är representativt för det bränsle som undersöks.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

Artikel 14

Rapportering och översyn

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 13, lämna en rapport till kommissionen om uppfyllandet av kraven för svavel enligt detta direktiv under föregående år.

På grundval av de rapporter som mottagits i enlighet med första stycket i denna punkt och de underrättelser om att marina bränslen som uppfyller kraven i detta direktiv inte fanns att tillgå som medlemsstaterna lämnat i enlighet med artikel 6.8 femte stycket, ska kommissionen, inom 12 månader från det datum som anges i första stycket i denna punkt, utarbeta och offentliggöra en rapport om genomförandet av detta direktiv. Kommissionen ska utvärdera huruvida de relevanta bestämmelserna i detta direktiv behöver stärkas ytterligare och lägga fram eventuella lämpliga lagstiftningsförslag i detta syfte.

2. Kommissionens ska senast den 31 december 2013 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet, vilken vid behov ska åtföljas av lagstiftningsförslag. Kommissionen ska i sin rapport behandla potentialen för att minska luftföroreningar och därvid bland annat beakta årsrapporter som lämnats in i enlighet med punkterna 1 och 3, observerad luftkvalitet och försurning, bränslekostnader, potentiella ekonomiska effekter, konstaterade trafikomställningar och framsteg med att minska utsläpp från fartyg.

3. Kommissionen får anta genomförandeakter beträffande de uppgifter som ska anges i den rapport som avses i punkt 1 och för att fastställa rapportens format. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

Artikel 15

Anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 om anpassningar av artikel 2 a–e och p och artikel 13.2 b i och 13.3 till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. Sådana anpassningar får inte leda till några direkta ändringar av tillämpningsområdet för detta direktiv eller de gränsvärden för svavel i bränsle som anges i detta direktiv.

Artikel 16

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.5 och 15 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 17 december 2012. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 8.5 och 15 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Beslutet påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 8.5 och 15 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av tre månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 17

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska gälla.

Artikel 18

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas enligt detta direktiv.

De fastställda sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och får omfatta böter som beräknas på ett sådant sätt att det säkerställs att de åtminstone berövar de ansvariga det ekonomiska utbytet av överträdelsen av den nationella bestämmelse som avses i första stycket, och att böterna ökar gradvis vid upprepade överträdelse.

Artikel 19

Upphävande

Direktiv 1999/32/EG, i dess lydelse enligt de rättsakter som anges i del A i bilaga III, ska upphöra att gälla, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning av direktiven som anges i del B i bilaga III.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till detta direktiv och ska läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga IV.

Artikel 20

Ikraftträdande

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

*Artikel 21***Mottagare**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 maj 2016.

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

M. SCHULZ

På rådets vägnar

Ordförande

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

BILAGA I

EKVIVALENTA UTSLÄPPSVÄRDEN FÖR DE UTSLÄPPSMINSKNINGSMETODER SOM AVSES I ARTIKEL 8.2

Gränsvärden för svavel i marina bränslen som avses i artiklarna 6 och 7 i detta direktiv och i bestämmelserna 14.1 och 14.4 i bilaga VI till Marpol samt motsvarande utsläppsvärden som avses i artikel 8.2

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

Anmärkingar:

- Användningen av gränsvärden för utsläppskvoter är bara tillämplig för petroleumbaserade destillat och tjock eldningsolja.
- I motiverade fall när koldioxidkoncentrationen reduceras av avgasreningseenheten får koldioxidkoncentrationen mätas vid avgasreningseenhetens intag, under förutsättning att det klart kan visas att denna metod är korrekt.

BILAGA II

KRAV FÖR ANVÄNDNING AV DE UTSLÄPPSMINSKNINGSMETODER SOM AVSES I ARTIKEL 8.4

De utsläppsminskningmetoder som avses i artikel 8 ska uppfylla minst de krav som anges i följande instrument, beroende på vad som gäller:

Utsläppsminskningmetod	Kriterier för användning
Blandning av marint bränsle och avkokningsgas	Kommissionens beslut 2010/769/EU ⁽¹⁾
Avgasreningssystem	Resolution MEPC.184(59) antagen den 17 juli 2009 "Tvättvatten från avgasreningssystem som använder kemikalier, tillsatser, beredningar och relevanta kemikalier som skapas på plats", såsom avses i punkt 10.1.6.1 i resolution MEPC.184(59), får ej släppas ut i havet, inbegripet skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar, om inte fartygsoperatören kan visa att detta tvättvatten inte har några betydande effekter på och inte utgör någon risk för människors hälsa och miljön. Om den kemikalie som används är kaustiksoda räcker det att tvättvattnet uppfyller de kriterier som anges i resolution MEPC.184(59) och att pH-värdet inte överstiger 8,0.
Biobränslen	Användning av biodrivmedel enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG ⁽²⁾ som överensstämmer med de relevanta CEN- och ISO-standarderna. Blandningar av biodrivmedel och marina bränslen ska överensstämma med de bestämmelser avseende svavelhalt som anges i artiklarna 5, 6.1, 6.2, 6.5 och 7 i det här direktivet.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 16).

BILAGA III

DEL A

Upphävt direktiv och en förteckning över ändringar
(som det hänvisas till i artikel 19)

Rådets direktiv 1999/32/EG

(EGT L 121, 11.5.1999, s. 13)

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003

(EUT L 284, 31.10.2003, s. 1)

Endast punkt 19 i bilaga I

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG

(EUT L 191, 22.7.2005, s. 59)

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009

(EUT L 87, 31.3.2009, s. 109)

Endast punkt 3.4 i bilagan

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG

(EUT L 140, 5.6.2009, s. 88)

Endast artikel 2

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU

(EUT L 327, 27.11.2012, s. 1)

DEL B

Tidsfrister för införlivande med nationell rätt
(som det hänvisas till i artikel 19)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
1999/32/EG	1 juli 2000
2005/33/EG	11 augusti 2006
2009/30/EG	31 december 2010
2012/33/EU	18 juni 2014

BILAGA IV

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 1999/32/EG	Detta direktiv
Artikel 1.1	Artikel 1.1
Artikel 1.2, andra stycket, inledningen	Artikel 1.2, andra stycket, inledningen
Artikel 1.2, andra stycket, a, b och c	Artikel 1.2, andra stycket, a, b och c
Artikel 1.2 d, andra stycket, inledningen	Artikel 1.2 d, andra stycket, inledningen
Artikel 1.2, andra stycket, d, första strecksatsen	Artikel 1.2, andra stycket, d i
Artikel 1.2, andra stycket, d, andra strecksatsen	Artikel 1.2, andra stycket, d ii
Artikel 1.2, andra stycket, e-h	Artikel 1.2, andra stycket, e-h
Artikel 2, inledningen	Artikel 2, inledningen
Artikel 2, punkt 1	Artikel 2 a
Artikel 2, punkt 1, första strecksatsen	Artikel 2 a i
Artikel 2, punkt 1, andra strecksatsen	Artikel 2 a ii
Artikel 2, punkt 2	Artikel 2 b
Artikel 2, punkt 2, första strecksatsen	Artikel 2 b i
Artikel 2, punkt 2, andra strecksatsen	Artikel 2 b ii
Artikel 2, punkt 2, avslutningen	Artikel 2 b, avslutningen
Artikel 2, punkt 3	Artikel 2 c
Artikel 2, punkt 3a	Artikel 2 d
Artikel 2, punkt 3b	Artikel 2 e
Artikel 2, punkt 3c	Artikel 2 f
Artikel 2, punkt 3d	Artikel 2 g
Artikel 2, punkt 3e	Artikel 2 h
Artikel 2, punkt 3f	Artikel 2 i
Artikel 2, punkt 3g	Artikel 2 j
Artikel 2, punkt 3h	Artikel 2 k
Artikel 2, punkt 3i	Artikel 2 l
Artikel 2, punkt 3k	Artikel 2 m
Artikel 2, punkt 3l	Artikel 2 n
Artikel 2, punkt 3m	Artikel 2 o
Artikel 2, punkt 4	Artikel 2 p
Artikel 2, punkt 5	Artikel 2 q
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 3a	Artikel 5

Direktiv 1999/32/EG	Detta direktiv
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 4a.1	Artikel 6.2
Artikel 4a.1a	Artikel 6.1
Artikel 4a.2	Artikel 6.3
Artikel 4a.3	Artikel 6.4
Artikel 4a.4	Artikel 6.5
Artikel 4a.5	Artikel 6.6
Artikel 4a.5a	Artikel 6.7
Artikel 4a.5b	Artikel 6.8
Artikel 4a.6	Artikel 6.9
Artikel 4a.7	Artikel 6.10
Artikel 4b	Artikel 7
Artikel 4c.1 och 4c.2	Artikel 8.1 och 8.2
Artikel 4c.2 a	Artikel 8.3
Artikel 4c.3	Artikel 8.4
Artikel 4c.4	Artikel 8.5
Artikel 4d	Artikel 9
Artikel 4e	Artikel 10
Artikel 4f	Artikel 11
Artikel 5	Artikel 12
Artikel 6.1	Artikel 13.1
Artikel 6.1a	Artikel 13.2
Artikel 6.2	Artikel 13.3
Artikel 6.1b	Artikel 13.4
Artikel 7.1 och 7.2	Artikel 14.1 och 14.2
Artikel 7.1a	Artikel 14.3
Artikel 7.3	—
Artikel 7.4	Artikel 15
Artikel 9	Artikel 17
Artikel 9a	Artikel 16
Artikel 10	—
Artikel 11.1	Artikel 18 första stycket
Artikel 11.2	Artikel 18 andra stycket
—	Artikel 19
Artikel 12	Artikel 20

Direktiv 1999/32/EG	Detta direktiv
Artikel 13	Artikel 21
Bilagor I och II	Bilagor I och II
—	Bilaga III
—	Bilaga IV