

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2005/33/EF

2009/EØS/10/24

av 6. juli 2005

om endring av direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovelinnholdet i skipsdrivstoff(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske
felleskap, særlig artikkel 175 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske
og sosiale komité⁽²⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

1) Fellesskapets miljøpolitikk, som fastsatt i
handlingsprogrammene for miljøet, særlig i
Fellesskapets sjette miljøhandlingsprogram, vedtatt ved
europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1600/2002/EF
av 22. juli 2002⁽⁴⁾ på grunnlag av traktatens artikkel 174,
har som mål å oppnå luftkvalitetsnivåer som ikke fører
til uakseptable virkninger på og risikoer for menneskers
helse og miljøet.

2) Rådskravet 1999/32/EF av 26. april 1999 om en
reduksjon av svovelinnholdet i visse flytende
brennstoffer⁽⁵⁾ fastsetter høyeste tillatte svovelinnhold i
tung brennolje, gassolje og gassolje for skip som brukes
i Fellesskapet.

3) I henhold til direktiv 1999/32/EF skal Kommisjonen
vurdere hvilke tiltak som kan treffes for å redusere
bidraget til forurensning fra forbrenning av andre brennstoffer
for skip enn gassoljer for skip, og eventuelt framlegge et
forslag.

4) Utslipp fra skip som skyldes forbrenning av brennstoffer
for skip med høyt svovelinnhold bidrar til luftforurens-
ning i form av svoveldioksid og partikler, som igjen
skader menneskers helse og miljøet, offentlig og privat
eiendom og kulturminner samt bidrar til forurensning.

5) Mennesker og det naturlige miljøet i kystområder og i
nærheten av havner er særlig utsatt for forurensning fra
skip som benytter brennstoffer med et høyt svovelinnhold.
Det er derfor nødvendig med særlige tiltak med hensyn til
dette.

6) Tiltakene i dette direktiv kommer i tillegg til nasjonale
tiltak som medlemsstatene iverksetter for å overholde
utslippstakene for luftforurensende stoffer fastsatt i
europaparlaments- og rådskravet 2001/81/EF⁽⁶⁾.

7) En reduksjon av svovelinnholdet i brennstoffer har visse
fordeler for skip med hensyn til driftseffektivitet og
vedlikeholdskostnader, og letter effektiv bruk av visse
utslippsreducerende teknologier, som selektiv katalytisk
reduksjon.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 191 av 22.7.2005, s. 59,
er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 49/2006 av 28. april 2006
om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den
europeiske unions tidende* nr. 34 av 29.6.2006, s. 11.

⁽¹⁾ EUT C 45 E av 25.2.2003, s. 277.

⁽²⁾ EUT C 208 av 3.9.2003, s. 27.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 4. juni 2003 (EUT C 68 E av 18.3.2004,
s. 311), Rådets felles holdning av 9. desember 2004 (EUT C 63 E av
15.3.2005, s. 26), Europaparlamentets holdning av 13. april 2005 (ennå ikke
offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 23. mai 2005.

⁽⁴⁾ EFT L 242 av 10.9.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 121 av 11.5.1999, s. 13. Direktivet endret ved europaparlaments- og
rådsforordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

⁽⁶⁾ EFT L 309 av 27.11.2001, s. 22. Direktivet endret ved tiltredelsesakten av
2003.

- 8) I henhold til traktaten skal det tas hensyn til særtrekkene til Fellesskapets mest fjerntliggende regioner, nemlig de franske oversjøiske departementer, Azorene, Madeira og Kanariøyene.
- 9) I 1997 ble det på en diplomatisk konferanse vedtatt en protokoll om endring av Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), endret ved protokollen av 1978 (heretter kalt MARPOL). Protokollen tilføyer et nytt vedlegg VI til MARPOL, som inneholder regler for forebygging av luftforurensning fra skip. Protokollen av 1997, og følgelig vedlegg VI til MARPOL, trådte i kraft 19. mai 2005.
- 10) Vedlegg VI til MARPOL fastsetter at visse områder skal utpekes til kontrollområder for svoveloksidutslipp (heretter kalt kontrollområder for SO_x-utslipp). Østersjøen er allerede utpekt som et slikt område. Drøftinger innenfor Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) har ført til en prinsippavtale om å utpeke Nordsjøen, herunder Den engelske kanal, til et kontrollområde for SO_x-utslipp ved ikrafttreddelsen av vedlegg VI.
- 11) I lys av skipsfartens globale karakter bør alle anstrengelser gjøres for å finne internasjonale løsninger. Innenfor rammen av IMO bør både Kommisjonen og medlemsstatene tilstrebe å oppnå en reduksjon på globalt plan av høyeste tillatte svovelinnhold i brennstoffer for skip, blant annet ved å undersøke fordelene forbundet med å utpeke nye havområder til kontrollområder for SO_x-utslipp i samsvar med vedlegg VI til MARPOL.
- 12) For å oppnå målene for dette direktiv er det nødvendig å sørge for at forpliktelsene med hensyn til svovelinnholdet i brennstoffer for skip overholdes. Det er i hele Fellesskapet behov for en effektiv prøvetaking og sanksjoner som virker avskrekkende for å sikre en troverdig gjennomføring av dette direktiv. Medlemsstatene bør treffe tiltak for å påse at fartøyer som seiler under deres flagg og fartøyer, uansett flagg, mens de oppholder seg i deres havner, anvender bestemmelsene. Medlemsstatene bør også samarbeide nært for å iverksette ytterligere gjennomføringstiltak når det gjelder andre fartøyer, i samsvar med internasjonal sjørett.
- 13) For å gi skipsfartsnæringen tilstrekkelig tid til å gjennomføre tekniske tilpasninger til kravet om en øvre vektprosentgrense for svovel på 0,1 % for brennstoffer for skip som brukes av fartøyer for fart på innlands vannveier og av skip ved kai i havner i Fellesskapet, bør datoen som kravet skal gjelde fra, være 1. januar 2010. Siden denne fristen kan føre til tekniske problemer for Hellas, bør det gis midlertidig unntak til visse skip som er i trafikk innenfor Republikken Hellas' sjøterritorium.
- 14) Dette direktiv bør ses på som et første skritt i en pågående prosess med å redusere utslipp fra skip, og det åpner for muligheten til å redusere utslippene ytterligere gjennom lavere grenser for svovelinnhold i brennstoffer og utslippsreducerende teknologi, og til å utvikle økonomiske instrumenter som et stimuleringsiltak for å oppnå betydelige reduksjoner.
- 15) Det er avgjørende å styrke medlemsstatenes posisjoner i forhandlingene i IMO, særlig for å ta til orde for en vurdering, i tilknytning til en revisjon av vedlegg VI til MARPOL, av mer ambisiøse tiltak med hensyn til strengere grenser svovelinnholdet i tunge brennstoffer for skip og bruk av alternative utslippsreducerende tiltak med tilsvarende virkning.
- 16) I sin resolusjon A.926(22) oppfordret IMOs forsamling regjeringene, særlig dem i stater der det er utpekt kontrollområder for SO_x-utslipp og til å sikre tilgjengeligheten på bunkersbrennstoff med lavt svovelinnhold i områder som ligger innenfor deres jurisdiksjon, og til å be olje- og skipsfartsnæringene om å lette tilgjengeligheten på og bruken av bunkersbrennstoff med lavt svovelinnhold. Medlemsstatene bør treffe egnede tiltak for å sikre at lokale leverandører av brennstoffer for skip kan tilby brennstoff som oppfyller kravene i tilstrekkelige mengder til å møte etterspørselen.
- 17) IMO har vedtatt retningslinjer for prøvetaking av brennstoff for å avgjøre om vedlegg VI til MARPOL overholdes, og skal utarbeide retningslinjer for rensesystemer for eksos og andre teknologiske metoder for å begrense SO_x-utslipp i kontrollområdene for SO_x-utslipp.
- 18) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/80/EF av 23. oktober 2001 om begrensnings av utslipp av visse luftforurensende stoffer fra store forbrenningsanlegg⁽¹⁾ er en omarbeiding av rådsdirektiv 88/609/EØF⁽²⁾. Direktiv 1999/32/EF bør derfor revideres, som fastsatt i direktivets artikkel 3 nr. 4.

(¹) EFT L 309 av 27.11.2001, s. 1. Direktivet endret ved tiltrædelsesakten av 2003.

(²) EFT nr. L 336 av 7.12.1988, s. 1.

- 19) Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip, som ble nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002⁽¹⁾, bør bistå Kommisjonen ved godkjenningen av utslippsreducerende teknologier.
- 20) Forutsatt at utslippsreducerende teknologier ikke gir skadevirkninger på økosystemene og blir utviklet i henhold til egnede godkjennings- og kontrollordninger, kan de gi utslippsreduksjoner som er minst like store eller til og med større enn det som kan oppnås ved bruk av brennstoffer med lavt svovelinnhold. Det er viktig at de rette vilkårene er til stede for å fremme utviklingen av nye utslippsreducerende teknologier.
- 21) Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå bør eventuelt bistå Kommisjonen og medlemsstatene ved overvåkingen av gjennomføringen av dette direktiv.
- 22) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽²⁾.
- 23) Direktiv 1999/32/EF bør derfor endres —

Grenseverdiene for svovelinnhold i visse petroleumbaserte flytende brennstoffer fastsatt i dette direktiv, får imidlertid ikke anvendelse på:

- a) brennstoffer beregnet på forskning og for forsøksformål,
- b) brennstoffer beregnet på foredling før endelig forbrenning;
- c) brennstoffer beregnet på foredling i et raffineri,
- d) brennstoffer brukt og markedsført i Fellesskapets mest fjernliggende regioner, forutsatt at vedkommende medlemsstater sørger for, i de nevnte regioner, at:
 - luftkvalitetsstandardene overholdes,
 - det ikke brukes tunge brennoljer dersom deres svovelinnhold overstiger 3 masseprosent,
- e) brennstoffer brukt i krigsskip og andre fartøyer benyttet for militære formål. Den enkelte medlemsstat skal imidlertid, ved iverksettning av hensiktsmessige tiltak som ikke hindrer driften av slike skip eller deres operasjonelle evne, anstrenge seg for å sikre at disse skipene, så langt det er rimelig og praktisk mulig, drives på en måte som er i samsvar med dette direktiv,
- f) all bruk av brennstoffer i et fartøy som er nødvendig for å ivareta et fartøys sikkerhet eller å redde liv til sjøs,
- g) enhver bruk av brennstoffer som er nødvendig i et skip på grunn av skade påført skipet eller dets utstyr, forutsatt at alle rimelige tiltak er truffet etter at skaden oppstod for å hindre for høye utslipp eller redusere dem til et minstemål, og at det snarest mulig treffes tiltak for å reparere skaden. Denne bestemmelse får ikke anvendelse dersom eieren eller kapteinen enten har forårsaket skaden med vilje, eller har opptrådt skjødesløst,
- h) brennstoffer brukt om bord i fartøyer som benytter godkjente utslippsreducerende teknologier i samsvar med artikkel 4c.»

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 1999/32/EF gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 1 nr. 2 skal lyde:

«2. En reduksjon i utslipp av svoveldioksid fra forbrenning av visse typer petroleumbaserte flytende brennstoffer, kan oppnås ved at det fastsettes grenser for svovelinnholdet i slike brennstoffer som et vilkår for at de skal kunne anvendes på medlemsstatenes territorium, sjøterritorium, i deres økonomiske soner og i deres områder for forebygging av forurensning.

⁽¹⁾ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1. Forordningen endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 av 6.3.2004, s. 10).

⁽²⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

2. I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal første strekpunkt lyde:

«- ethvert petroleumsbasert flytende brennstoff, unntatt brennstoffer for skip, som er klassifisert under KN-kode 2710 19 51 til 2710 19 69, eller»

b) I nr. 2 skal første ledd lyde:

«gassolje»

– ethvert petroleumsbasert flytende brennstoff, unntatt brennstoffer for skip, som er klassifisert under KN-kode 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 eller 2710 19 49, eller

– ethvert petroleumsbasert flytende brennstoff, unntatt brennstoffer for skip, hvorav mindre enn 65 volumprosent (herunder destillasjonstap) destilleres ved 250 °C og hvorav minst 85 volumprosent (herunder destillasjonstap) destilleres ved 350 °C etter ASTM D86-metoden.»

c) Nr. 3 skal lyde:

«3. «brennstoff for skip» ethvert petroleumsbasert flytende brennstoff som er i bruk eller som er beregnet på bruk om bord i et fartøy, herunder de brennstoffer som er definert i henhold til ISO-standard 8217;»

d) Følgende numre innsettes:

«3a. «dieselolje for skip» ethvert brennstoff for skip som har en viskositet eller tetthet som ligger innenfor viskositets- eller tetthetsområdene som definert for DMB- og DMC-kvaliteter i henhold til ISO-standard 8217 tabell I,

3b. «gassolje for skip» ethvert brennstoff for skip som har en viskositet eller tetthet som ligger innenfor viskositets- eller tetthetsområdene som definert for DMX- og DMA-kvaliteter i henhold til ISO-standard 8217 tabell I,

3c. «MARPOL» Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip(1973), som endret ved protokollen av 1978,

3d. «Vedlegg VI til MARPOL» vedlegget kalt «Regler for hindring av luftforurensning fra skip», tilføyd MARPOL ved protokollen av 1997,

3e. «Kontrollområder for SO_x-utslipp» havområder definert som sådan av IMO i henhold til vedlegg VI til MARPOL,

3f. «Passasjerskip» skip som tar mer enn 12 passasjerer, der det med passasjer menes enhver person unntatt:

i) kapteinen og besetningsmedlemmene eller andre personer ansatt eller sysselsatt i enhver egenskap om bord i et skip, i skipets tjeneste, og

ii) barn under ett år,

3g. «rutetrafikk» en serie overfarter med et passasjerskip mellom to eller flere havner, eller en serie reiser fra og til samme havn uten mellomliggende anløp

i) i henhold til en offentliggjort ruteplan, eller

ii) med en slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en seilingsplan,

3h. «krigsskip» et skip som tilhører en stats væpnede styrker og som bærer de ytre nasjonalitetsmerker som kjennetegner slike skip, som står under kommando av en offiser som er behørig utnevnt av regjeringen i staten og hvis navn er oppført på offiserslisten eller i et tilsvarende dokument, og som har en besetning som er underlagt reglene for militær disiplin,

3i. «*skip ved kai*» skip som ligger sikkert fortoyd eller for anker i en fellesskaphavn i tilknytning til lasting, lossing eller et anløp, herunder den tiden de ikke lastes eller losses,

3j. «*fartøy for fart på innlands vannveier*» et fartøy særlig beregnet for bruk på en innlands vannvei som definert i rådsdirektiv 82/714/EØF av 4. oktober 1982 om fastsettelse av tekniske krav til fartøyer på innlands vannveier(*), herunder alle fartøyer med

i) et fellesskaps sertifikat for fart på innlands vannveier, som definert i direktiv 82/714/EØF,

ii) et sertifikat utstedt i henhold til artikkel 22 i Den reviderte konvensjon om skipsfart på Rhinen,

3k. «*markedsføring*» levering til eller tilgjengeliggjøring for tredjemann, mot betaling eller vederlagsfritt, på ethvert sted innenfor en medlemsstats jurisdiksjon, av brennstoffer for skip for forbrenning om bord. Betegnelsen omfatter ikke levering eller tilgjengeliggjøring av brennstoffer for skip som befinner seg i skipets lastetanker, med sikte på eksport,

3l. «*mest fjerntliggende regioner*» de franske oversjøiske departementer, Azorene, Madeira og Kanariøyene, som fastsatt i traktatens artikkel 299,

3m. «*utslippsreducerende teknologi*» et rensesystem for eksos, eller en hvilken som annen helst teknisk metode som det er mulig å kontrollere og gjennomføre.

(*) EFT nr. L 301 av 28.10.1982, s. 1. Direktivet sist endret ved tiltredsakten av 2003.»

e) Nr. 6 oppheves.

3. Artikkel 3 skal lyde:

«Artikkel 3

Høyeste svovelinnhold i tung fyringsolje

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at tunge fyringsoljer med et svovelinnhold

som overstiger 1 masseprosent ikke brukes på deres territorium fra 1. januar 2003.

2. i) Med forbehold om at vedkommende myndigheter fører egnet tilsyn med utslippene, får dette kravet ikke anvendelse på tunge fyringsoljer som brukes:

a) i forbrenningsanlegg som hører under virkeområdet for europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/80/EF av 23. oktober 2001 om begrensning av utslipp av visse luftforurensende stoffer fra store forbrenningsanlegg(*), som anses som nye anlegg i henhold til artikkel 2 nr. 9 i nevnte direktiv, og som overholder utslippsgrensene for svoveldioksid fastsatt for slike anlegg i vedlegg IV til nevnte direktiv og anvendt i henhold til artikkel 4 i direktivet,

b) i forbrenningsanlegg som hører under virkeområdet for direktiv 2001/80/EF, som anses som eksisterende anlegg i henhold til definisjonen i artikkel 2 nr. 10 i nevnte direktiv, når svoveldioksidutslippene fra disse anleggene er lavere enn eller lik 1 700 mg/Nm³ ved et oksygeninnhold i røykgassen på 3 volumprosent i tørr tilstand, og når utslippene av svoveldioksid fra forbrenningsanlegg i henhold til artikkel 4 nr. 3 i direktiv 2001/80/EF, fra og med 1. januar 2008, overholder utslippsgrenseverdiene for nye anlegg i henhold til vedlegg IV del A til nevnte direktiv og eventuelt ved anvendelse av artikkel 5, 7 og 8 i nevnte direktiv,

c) i andre forbrenningsanlegg som ikke omfattes av bokstav a) eller b), når svoveldioksidutslippene fra disse anleggene ikke er høyere enn 1 700 mg/Nm³ ved et oksygeninnhold i røykgassen på 3 volumprosent i tørr tilstand,

d) til forbrenning i raffinerier, når gjennomsnittlig månedlig svoveldioksidutslipp beregnet for alle anleggene i raffineriet, uavhengig av hvilket brennstoff eller hvilken kombinasjon av brennstoffer som er brukt, ligger innenfor en grense som skal fastsettes av hver medlemsstat, og som ikke skal overstige 1 700 mg/Nm³. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse på forbrenningsanlegg som omfattes av bokstav a), eller fra og med 1. januar 2008, på anlegg som omfattes av bokstav b).

ii) Medlemsstatene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at alle forbrenningsanlegg som benytter tung fyringsolje med en høyere svovelkonsentrasjon enn den nevnt i nr. 1, ikke blir drevet uten en tillatelse utstedt av en vedkommende myndighet, der utslippsgrensene er fastsatt.

3. Bestemmelsene i nr. 2 skal revideres og om nødvendig endres på bakgrunn av en eventuell framtidig endring av direktiv 2001/80/EF.

(*) EFT L 309 av 27.11.2001, s. 1. Direktivet endret ved tiltredelsesakten av 2003.»

4. I artikkel 4 gjøres følgende endringer:

a) med virkning fra 1. januar 2010 skal:

i) ordene «herunder gassoljer for skip» i nr. 1, utgå,

ii) nr. 2 oppheves.

b) med virkning fra 11. august 2005 skal nr. 3 og 4 oppheves.

5. Følgende artikler innsettes:

«Artikkel 4a

Høyeste svovelinnhold i brennstoffer for skip som benyttes i kontrollområder for SO_x-utslipp og av passasjerskip som er i rutetrafikk til eller fra havner i Fellesskapet

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at brennstoffer for skip ikke benyttes i områder

innenfor deres sjøterritorium, i deres økonomiske soner og i deres områder for forebygging av forurensning som er en del av kontrollområder for SO_x-utslipp, dersom svovelinnholdet i brennstoffene er høyere enn 1,5 masseprosent. Bestemmelsen får anvendelse på alle fartøyer uansett flagg, herunder fartøyer som begynte sin reise utenfor Fellesskapet.

2. Nr. 1 får anvendelse fra følgende datoer:

a) for Østersjø-området i henhold til bestemmelse 14 nr. 3 bokstav a) i vedlegg VI til MARPOL: 11. august 2006,

b) for Nordsjøen:

– 12 måneder etter at IMOs utpeking trådte i kraft, i henhold til etablerte framgangsmåter, eller

– 11. august 2007,

alt etter hvilken dato som inntreffer først.

c) for alle andre havområder, herunder havner, som IMO senere utpeker som kontrollområder for SO_x-utslipp i samsvar med bestemmelse 14 nr. 3 bokstav b) i vedlegg VI til MARPOL: 12 måneder etter at utpekingen trådte i kraft.

3. Medlemsstatene er ansvarlige for gjennomføringen av nr. 1 minst med hensyn til:

– fartøyer som seiler under deres flagg, og

– for medlemsstater som grenser opp til kontrollområder for SO_x-utslipp, alle fartøyer uansett flagg som oppholder seg i deres havner.

Medlemsstatene kan også treffe ytterligere gjennomføringstiltak overfor andre fartøyer i samsvar med internasjonal sjørett.

4. Medlemsstatene skal, fra og med datoen nevnt i nr. 2 bokstav a), treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at passasjerskip som er i rutetrafikk til eller fra en havn i Fellesskapet, ikke bruker brennstoffer for skip innenfor sitt sjøterritorium, i sine økonomiske soner

og i sine områder for forebygging av forurensning dersom brennstoffenes svovelinnhold er høyere enn 1,5 masseprosent. Medlemsstatene er ansvarlige minst for at dette kravet gjennomføres overfor fartøyer som seiler under deres flagg og overfor alle fartøyer uansett flagg mens de oppholder seg i deres havner.

5. Medlemsstatene skal, fra og med datoen nevnt i nr. 2 bokstav a), kreve korrekt føring av skipsdagbøkene, med angivelse av skifte av brennstoff, som et vilkår for å få adgang til havner i Fellesskapet.

6. Fra og med datoen nevnt i nr. 2 bokstav a), og i samsvar med bestemmelse 18 i vedlegg VI til MARPOL, skal medlemsstatene:

- føre et register over lokale leverandører av brennstoff for skip,
- sørge for at svovelinnholdet i alle brennstoffer for skip som selges på deres territorium er dokumentert av leverandøren på en leveringsseddel for bunkers, ledsaget av en forseglet prøve med underskrift av en representant for mottakerskipet,
- treffe hensiktsmessige tiltak overfor de brennstoffleverandørene som har vist seg å levere brennstoff som ikke overholder spesifikasjonene angitt på leveringsseddelen for bunkers,
- sørge for at det treffes hensiktsmessige utbedringstiltak slik at ethvert brennstoff for skip som blir funnet ikke å overholde kravene, bringes i samsvar med dem.

7. Medlemsstatene skal, fra og med datoen nevnt i nr. 2 bokstav a), sørge for at dieseloljer for skip med et svovelinnhold høyere enn 1,5 masseprosent, ikke markedsføres på deres territorium.

8. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om anvendelsesdatoene nevnt i nr. 2 bokstav b) og offentliggjøre dem i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4b

Høyeste svovelinnhold i brennstoffer for skip som benyttes av fartøyer for fart på innlands vannveier og av skip ved kai i havner i Fellesskapet

1. Medlemsstatene skal, med virkning fra 1. januar 2010, treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at følgende fartøyer ikke benytter brennstoffer med et svovelinnhold høyere enn 0,1 masseprosent:

- a) fartøyer for fart på innlands vannveier, og
- b) skip ved kai i havner i Fellesskapet, der besetningen gis tilstrekkelig tid til å fullføre entvert nødvendig skifte av brennstoff snarest mulig etter at skipet er kommet til kai, og så sent som mulig før avgang.

Medlemsstatene skal kreve at tiden som medgår til skifte av brennstoff, registreres i skipsdagbøkene.

2. Nr. 1 får ikke anvendelse:

- a) for skip som i henhold til offentliggjorte seilingsplaner skal ligge ved kai i mindre enn to timer,
- b) for fartøyer for fart på innlands vannveier som har et sertifikat som viser at de overholder Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, (1974), i endret versjon, når fartøyene er i sjøen,
- c) før 1. januar 2012 for fartøyene som er oppført i vedlegget og som utelukkende er i trafikk innenfor Den greske republikks sjøterritorium,
- d) for skip som slår av alle maskiner og benytter elektrisitetsnett på land mens de ligger ved kai i havnene.

3. Medlemsstatene skal, med virkning fra 1. januar 2010, sørge for at gassoljer for skip ikke markedsføres på sitt territorium dersom gassoljenes svovelinnhold er høyere enn 0,1 masseprosent.

*Artikkel 4c***Forsøk med og bruk av nye utslippsreducerende teknologier**

1. Medlemsstatene kan, eventuelt i samarbeid med andre medlemsstater, godkjenne forsøk med utslippsreducerende teknologier for skip som seiler under deres flagg, eller i havområder innenfor deres jurisdiksjon. I tilknytning til disse forsøkene er ikke bruk av brennstoffer for skip som oppfyller kravene i artikkel 4a og 4b obligatorisk, forutsatt at:

- Kommissjonen og alle berørte havnestater underrettes skriftlig minst seks måneder før forsøkene starter,
- det ikke gis tillatelse til forsøk som varer lenger enn 18 måneder,
- det om bord i alle skip som deltar, er installert utstyr som er sikret mot inngrep, for kontinuerlig overvåkning av røykgassutslipp, og at det brukes gjennom hele forsøksperioden,
- det for alle skip som deltar, oppnås utslippsreduksjoner som minst tilsvare dem som ville ha blitt oppnådd ved anvendelse av grenseverdiene for svovel i brennstoff fastsatt i dette direktiv,
- det finnes tilfredsstillende systemer for avfallshåndtering for alt avfall som oppstår på grunn av de utslippsreducerende teknologiene gjennom forsøksperioden,
- det gjøres en vurdering av virkningene på havmiljøet, særlig på økosystemene i beskyttede havner, ved anløpssteder og i elvemunninger, gjennom hele forsøksperioden, og
- fullstendige rapporter oversendes Kommissjonen og gjøres offentlig tilgjengelige innen seks måneder etter at forsøkene er avsluttet.

2. Utslippsreducerende teknologier for skip som seiler under en medlemsstats flagg, skal godkjennes i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 3 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 av 5. november 2002 om nedsettelse av en komité for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS)(*), under hensyn til:

- retningslinjer som skal utvikles av IMO,

- resultater av forsøkene gjennomført i henhold til nr. 1,
- miljøvirkninger, herunder oppnåelige utslippsreduksjoner, og virkninger på økosystemer i lukkede havner, havnebassenger og elvemunninger,
- mulighetene for overvåkning og kontroll.

3. I samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2 skal det fastsettes kriterier for utslippsreducerende teknologier som brukes av alle skip, uansett flagg, i beskyttede havner, på anløpssteder og i elvemunninger i Fellesskapet. Kommissjonen skal oversende de nevnte kriteriene til IMO.

4. Medlemsstatene kan, som et alternativ til bruk av brennstoffer for skip med et lavt svovelinnhold som oppfyller kravene i artikkel 4a og 4b, tillate skip å benytte en godkjent utslippsreducerende teknologi dersom skipene:

- kontinuerlig oppnår utslippsreduksjoner som minst tilsvare dem som ville ha blitt oppnådd ved anvendelse av grenseverdiene for svovel i brennstoff fastsatt i dette direktiv,
- er utstyrt med utstyr for kontinuerlig overvåkning av utslipp, og
- kan påvise utførlig, på grunnlag av kriteriene som havnestatmyndighetene har oversendt IMO, at alle avfallsstrømmer som slippes ut i beskyttede havner, på anløpssteder og i elvemunninger, ikke har noen innvirkning på økosystemene.

(*) EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1. Forordningen endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 415/2004. (EUT L 68 av 6.3.2004, s. 10).»

6. I artikkel 6 gjøres følgende endringer:

a) følgende nummer innsettes:

«1a. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at svovelinnholdet i brennstoffer for skip oppfyller de relevante bestemmelsene i artikkel 4a og 4b.

Hver av de følgende metodene for prøvetaking, analyse og kontroll skal benyttes ved behov:

- prøvetaking av brennstoff for skip beregnet på forbrenning om bord når det leveres til skipene, i samsvar med IMOs retningslinjer, og analyse av brennstoffets svovelinnhold,
- prøvetaking og analyse av svovelinnholdet i brennstoff for skip beregnet på forbrenning om bord, som befinner seg i tanker, der det er mulig, og i forseglede beholdere med prøver om bord i skipene,
- kontroll av skipenes loggbøker og leveringssedler for bunkers.

Prøvetakingen skal begynne den dato da grenseverdien for høyeste svovelinnhold i vedkommende brennstoff trer i kraft. Den skal gjennomføres med tilstrekkelig hyppighet, i tilstrekkelige mengder og på en slik måte at prøvene er representative for brennstoffet som undersøkes, og for brennstoffet som skipene bruker i vedkommende havområder, havner og på vedkommende innlands vannveier.

Medlemsstatene skal eventuelt også treffe hensiktsmessige tiltak for å overvåke svovelinnholdet i andre brennstoffer for skip enn dem som artikkel 4a og 4b får anvendelse på.»

b) Nr. 2 bokstav a) skal lyde:

«a) ISO-metode 8754 (1992) og PrEN ISO 14596 for tung brennolje og brennstoffer for skip,»

7. Artikkel 7 skal lyde:

«Artikkel 7

Rapportering og revisjon

1. På grunnlag av resultatene av prøvetakingen, analyser og kontroller utført i samsvar med artikkel 6, skal medlemsstatene hvert år innen 30. juni framlegge for Kommisjonen en kort rapport om svovelinnholdet i de flytende brennstoffene som hører under virkeområdet for dette direktiv, og som i løpet av det foregående kalenderår er blitt brukt på deres territorium. Rapporten skal angi det totale antall prøver som er testet, sortert etter kategori brennstoff, opplysninger om den tilsvarende

brennstoffmengde som er brukt og det beregnede gjennomsnittlige svovelinnholdet. Medlemsstatene skal også rapportere antallet inspeksjoner som er utført om bord på skip samt angi det gjennomsnittlige svovelinnholdet i brennstoffer for skip som er brukt på deres territorium og som ikke hører under virkeområdet for dette direktiv per 11. august 2005.

2. På grunnlag av blant annet:

- a) årsrapporter framlagt i samsvar med nr 1,
- b) utviklingen som observeres med hensyn til luftkvalitet, forsuring, brennstoffkostnader og overgangen til andre transportmåter,
- c) framskritt med hensyn til reduksjon av utslipp av svoveloksider fra skip ved hjelp av IMO-ordninger, som følge av fellesskapsinitiativer på området,
- d) en ny kostnadseffektivitetsanalyse som omfatter direkte og indirekte miljøfordeler av tiltakene i artikkel 4a nr. 4 og av eventuelle ytterligere utslippsreducerende tiltak, og
- e) innarbeiding av artikkel 4c,

Kommisjonen skal innen 2008 framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet.

Sammen med rapporten kan Kommisjonen framlegge forslag om endring av dette direktiv, særlig med hensyn til:

- en fase to av grenseverdier for svovel, fastsatt for hver brennstoffkategori, og
- idet det tas hensyn til arbeidet i IMO, havområder der det skal anvendes brennstoffer for skip med et lavt svovelinnhold.

Kommisjonen skal ta særlig hensyn til forslag om:

- a) utpeking av ytterligere kontrollområder for SOx-utslipp,
- b) en reduksjon av grenseverdiene for svovel i brennstoffer for skip, om mulig til 0,5 %, når brennstoffene brukes i kontrollområder for SOx-utslipp,
- c) alternative tiltak eller tilleggstilltak.

3. Kommisjonen skal innen 31. desember 2005 framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om mulig bruk av økonomiske instrumenter, herunder ordninger som differensierte gebyrer og kilometeravgifter, omsettelige utslippstillatelser og avregning.

Kommisjonen kan vurdere å framlegge forslag om økonomiske instrumenter som alternative tiltak eller tilleggstiltak innenfor rammen av 2008-revisjonen, forutsatt at miljø- og helsefordeler klart kan påvises.

4. Alle nødvendige endringer med sikte på tekniske tilpasninger av artikkel 2 nr. 1, 2, 3, 3a, 3b og 4 eller artikkel 6 nr. 2 i lys av den tekniske og vitenskapelige utvikling, skal vedtas i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2. Slike tilpasninger skal ikke føre til direkte endringer av dette direktivs virkeområde eller grenseverdiene for svovel i brennstoffer fastsatt i dette direktiv.»

8. Artikkel 9 skal lyde:

«Artikkel 9

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i rådsbeslutning 1999/468/EF(*) anvendelse, samtidig

Utferdiget i Strasbourg, 6. juli 2005.

For Europaparlamentet

J. BORRELL FONTELLES

President

som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

(*) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.»

9. Teksten gjengitt i vedlegget til dette direktiv, tilføyes.

Artikkel 2

Medlemsstatene skal innen 11. august 2006 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

VEDLEGG

«VEDLEGG

GRESKE FARTØYER

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