

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2016/802**2020/EØS/40/46****av 11. mai 2016****om en reduksjon av svovelinnholdet i visse typer flytende drivstoff****(kodifisering)(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådsdirektiv 1999/32/EF⁽³⁾ er blitt betydelig endret flere ganger⁽⁴⁾. Av klarhetshensyn og av praktiske årsaker bør direktivet kodifiseres.
- 2) Unionens miljøpolitikk, som fastsatt i handlingsprogrammene for miljøet, særlig i det sjettede miljøhandlingsprogrammet, vedtatt ved europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1600/2002/EF⁽⁵⁾, og i det sjuende miljøhandlingsprogrammet, vedtatt ved europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1386/2013/EU⁽⁶⁾, har som ett av sine mål å oppnå luftkvalitetsnivåer som ikke fører til betydelige negative virkninger og risikoer for menneskers helse og miljøet.
- 3) I artikkel 191 nr. 2 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) er det fastsatt at Unionens politikk på miljøområdet skal ta sikte på et høyt vernenivå, samtidig som det tas hensyn til de ulike forholdene i de ulike regionene i Unionen.
- 4) Dette direktiv fastsetter høyeste tillatte svovelinnhold i tung brennolje, gassolje, gassolje for skip og diesellole for skip som brukes i Unionen.
- 5) Utslipp fra skipsfart som skyldes forbrenning av skipsdrivstoff med høyt svovelinnhold, bidrar til luftforurensning i form av svoveldioksid og partikler som skader menneskers helse og miljøet samt bidrar til sur nedbør. Uten de tiltakene som fastsettes i dette direktiv, ville utslippene fra skipsfarten snart være høyere enn utslippene fra samtlige landbaserte kilder.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 132 av 21.5.2016, s. 58, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 29/2018 av 9. februar 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 98 av 12.12.2019, s. 50.

(1) EUT C 12 av 15.1.2015, s. 117.

(2) Europaparlamentets holdning av 9. mars 2016 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 11. april 2016.

(3) Rådsdirektiv 1999/32/EF av 26. april 1999 om en reduksjon av svovelinnholdet i visse typer flytende drivstoff og om endring av direktiv 93/12/EØF (EFT L 121 av 11.5.1999, s. 13).

(4) Se vedlegg III del A.

(5) Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1600/2002/EF av 22. juli 2002 om fastsettelse av Fellesskapets sjettede miljøhandlingsprogram (EFT L 242 av 10.9.2002, s. 1).

(6) Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1386/2013/EU av 20. november 2013 om et allment miljøhandlingsprogram i Unionen fram til 2020 «Et godt liv i en ressursbegrenset verden» (EUT L 354 av 28.12.2013, s. 171).

- 6) Forsuring og svoveldioksid i atmosfæren skader følsomme økosystemer, reduserer biologisk mangfold og rekreasjonsverdi og har negativ innvirkning på avlinger og skogenes tilvekst. Sur nedbør i byer kan forårsake betydelig skade på bygninger og den arkitektoniske kulturarv. Forurensning fra svoveldioksid kan også ha en betydelig innvirkning på menneskers helse, særlig blant de delene av befolkningen som lider av sykdommer i åndedretsorganene.
- 7) Forsuring er et grenseoverskridende fenomen som krever løsninger på Unionsplan samt nasjonale eller lokale løsninger.
- 8) Utslipp av svoveldioksid bidrar til dannelsen av partikler i atmosfæren.
- 9) Luftforurensning forårsaket av skip ved kai er et stort problem for mange havnebyer når det gjelder deres arbeid for å overholde Unionens grenseverdier for luftkvalitet.
- 10) Medlemsstatene bør oppmuntre til bruk av landstrøm ettersom strømmen til fartøyer i dag vanligvis leveres av hjelpemotorer.
- 11) Unionen og de enkelte medlemsstatene er avtaleparter i UN-ECE-konvensjonen av 13. november 1979 om langtransportert grenseoverskridende luftforurensning. Den annen UN-ECE-protokoll om grenseoverskridende forurensning av svoveldioksid fastslår at avtalepartene skal redusere utslipp av svoveldioksid i samsvar med eller utover reduksjonen på 30 % angitt i den første protokollen, og den annen UN-ECE-protokoll er basert på forutsetningen om at kritiske belastninger og nivåer fortsatt vil bli overskredet i noen følsomme områder. Ytterligere tiltak for å redusere utslipp av svoveldioksid vil fortsatt være nødvendig. Avtalepartene bør derfor foreta ytterligere betydelige reduksjoner i utslippene av svoveldioksid.
- 12) Svovel, som forekommer naturlig i små mengder i olje og kull, har i flere tiår vært anerkjent som den viktigste kilden til utslipp av svoveldioksid, som er en av de viktigste årsakene til «sur nedbør» og en av de viktigste årsakene til luftforurensning i mange byer og industriområder.
- 13) Undersøkelser har vist at fordelene ved å redusere utslippene av svovel ved å redusere svovelinnholdet i drivstoff ofte vil være vesentlig større enn kostnadene for industrien som anslås i dette direktiv. Teknologien for å redusere svovelinnholdet i flytende drivstoff finnes og er godt innarbeidet.
- 14) I samsvar med artikkel 193 TEUV bør dette direktiv ikke være til hinder for at en medlemsstat opprettholder eller innfører strengere vernetiltak for å oppmuntre til tidlig gjennomføring med hensyn til det høyeste svovelinnholdet i skipsdrivstoff, for eksempel ved å benytte utslippsreducerende metoder utenfor kontrollområder for SO_x-utslipp. Slike tiltak skal være forenlige med traktatene og skal meldes til Kommisjonen.
- 15) Før en medlemsstat innfører nye og strengere vernetiltak, bør den underrette Kommisjonen om utkastet til tiltak i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/1535⁽¹⁾.
- 16) I henhold til TEUV skal det tas hensyn til særtrekkene til Unionens mest fjerntliggende regioner, nemlig de franske oversjøiske departementer, Azorene, Madeira og Kanariøyene.
- 17) Med hensyn til grenseverdien for svovelinnholdet i tung brennolje er det hensiktsmessig å fastsette unntak i medlemsstater og regioner der miljøforholdene tillater det.
- 18) Med hensyn til grenseverdien for svovelinnhold i tung brennolje er det også hensiktsmessig å gi unntak for bruk i forbrenningsanlegg som overholder utslippsgrenseverdiene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/80/EF⁽²⁾, eller i vedlegg V til europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/75/EU⁽³⁾.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/1535 av 9. september 2015 om en informasjonsprosedyre for tekniske forskrifter og regler for informasjonssamfunnstjenester (EUT L 241 av 17.9.2015, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/80/EF av 23. oktober 2001 om begrensning av utslipp av visse luftforurensende stoffer fra store forbrenningsanlegg (EFT L 309 av 27.11.2001, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/75/EU av 24. november 2010 om industriutslipp (integret forebygging og begrensning av forurensning) (EUT L 334 av 17.12.2010, s. 17).

- 19) For raffineries forbrenningsanlegg som ikke omfattes av virkeområdet for artikkel 3 nr. 2 bokstav d) eller artikkel 3 nr. 3 bokstav c) i dette direktiv, skal gjennomsnittlige utslipp av svoveldioksid fra slike anlegg ikke overstige grenseverdiene fastsatt i direktiv 2001/80/EF eller i vedlegg V til direktiv 2010/75/EU, eller en eventuell framtidig revisjon av nevnte direktiver. Ved anvendelsen av dette direktiv bør medlemsstatene være klar over at erstatning med andre drivstoffer enn dem som er nevnt i artikkel 2, ikke bør føre til økte utslipp av forsurende forurensende stoffer.
- 20) I 2008 vedtok Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) en resolusjon om å endre vedlegg VI til protokollen av 1997 om endring av Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), endret ved protokollen av 1978 (MARPOL), som inneholder regler for å hindre luftforurensning fra skip. Revidert vedlegg VI til MARPOL trådte i kraft 1. juli 2010.
- 21) Ved revidert vedlegg VI til MARPOL innføres det blant annet strengere grenseverdier for svovel i skipsdrivstoff i kontrollområder for utslipp av SO_x (1,00 % fra og med 1. juli 2010 og 0,10 % fra og med 1. januar 2015) samt i havområder utenfor kontrollområder for utslipp av SO_x (3,50 % fra og med 1. januar 2012 og i prinsippet 0,50 % fra og med 1. januar 2020). De fleste medlemsstatene skal i henhold til sine internasjonale forpliktelser kreve at fartøyer fra og med 1. juli 2010 benytter drivstoff med høyst 1,00 % svovelinnhold i kontrollområder for utslipp av SO_x. For å sikre samsvar med folkeretten og riktig håndheving av nye internasjonalt fastsatte svovelstandarder i Unionen bør dette direktiv tilpasses det reviderte vedlegg VI til MARPOL. For å sikre en minstekvalitet for drivstoff som skip benytter enten som drivstoff eller til teknologibasert overholdelse av kravene, bør skipsdrivstoff der svovelinnholdet er høyere enn den generelle standarden på 3,5 masseprosent, ikke tillates for bruk i Unionen, unntatt for drivstoff som leveres til skip som benytter utslippsreducerende metoder med lukket system.
- 22) Endringer av vedlegg VI til MARPOL som gjelder kontrollområder for utslipp av SO_x, er mulig i henhold til IMOs prosedyrer. Dersom det innføres ytterligere endringer, herunder unntak, om bruken av grenseverdier for kontrollområder for utslipp av SO_x som angitt i vedlegg VI til MARPOL, bør Kommisjonen behandle alle slike endringer, og når det er relevant, straks framlegge det forslaget som kreves i henhold til TEUV for å bringe dette direktiv fullt ut i samsvar med IMO-reglene for kontrollområder for utslipp av SO_x.
- 23) Innføringen av eventuelle nye utslippskontrollområder bør skje etter IMOs prosedyre i henhold til vedlegg VI til MARPOL, og bør være velbegrunnet ut fra miljømessige og økonomiske hensyn og understøttes av vitenskapelige data.
- 24) Medlemsstatene bør i samsvar med regel 18 i revidert vedlegg VI til MARPOL bestrebe seg på å sikre at skipsdrivstoff som oppfyller kravene i dette direktiv, er tilgjengelig.
- 25) Miljøpolitikk og utslipp fra skipsfarten er et globalt spørsmål, og det bør derfor fastsettes ambisiøse utslippsstandarder på globalt plan.
- 26) Unionen vil innenfor rammen av IMO fortsette å fremme en mer effektiv beskyttelse av områder som er følsomme for utslipp av SO_x samt en reduksjon av den generelt benyttede grenseverdien for bunkers.
- 27) Passasjerskip befinner seg hovedsakelig i havner eller nær kystområder, og deres virkninger på menneskers helse og miljøet er vesentlige. For å forbedre luftkvaliteten rundt havner og kyster kreves det at slike skip benytter skipsdrivstoff med et høyeste svovelinnhold på 1,50 %, inntil strengere svovelstandarder får anvendelse på alle skip i medlemsstatenes sjøterritorier, økonomiske soner og områder for forebygging av forurensning.
- 28) For å legge til rette for overgangen til ny motorteknologi med mulighet for vesentlig større utslippsreduksjoner innenfor skipsfarten bør Kommisjonen se nærmere på mulighetene for å få i stand og oppmuntre til bruk av gassdrevne motorer i skip.
- 29) For å oppnå målene for dette direktiv er det nødvendig å sørge for at forpliktelsene med hensyn til svovelinnholdet i skipsdrivstoff overholdes på en korrekt måte. Erfaringen fra gjennomføringen av direktiv 1999/32/EF har vist at det er behov for en bedre ordning for overvåking og håndheving for å sikre at nevnte direktiv gjennomføres på riktig måte. Det er derfor nødvendig at medlemsstatene sikrer tilstrekkelig hyppig og nøyaktig prøvetaking av skipsdrivstoff som bringes i omsetning eller benyttes om bord på fartøyer, samt regelmessig kontroll av loggbøker og leveringssedler for bunkers. Det er også nødvendig at medlemsstatene oppretter en ordning med sanksjoner for manglende overholdelse av dette direktiv som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende. For å sikre større gjennom-siktighet når det gjelder informasjon, bør det også fastsettes at registeret over lokale leverandører av skipsdrivstoff skal gjøres offentlig tilgjengelig.

- 30) Overholdelse av de lave grenseverdiene for svovel for skipsdrivstoff, særlig i kontrollområder for utslipp av SO_x, kan føre til en vesentlig prisøkning for slike typer drivstoff, i hvert fall på kort sikt, og kan ha en negativ virkning på nærskipsfartens konkurransevne sammenlignet med andre transportformer samt på industriens konkurransevne i de statene som grenser til kontrollområder for utslipp av SO_x. Det er behov for passende løsninger for å redusere den berørte industriens kostnader for å oppfylle kravene, for eksempel ved å tillate alternative metoder som er mer kostnads-effektive enn drivstoffbaserte løsninger, og ved å yte støtte der det er nødvendig. Kommisjonen bør blant annet på grunnlag av rapporter fra medlemsstatene nøye overvåke skipsfartssektorens overholdelse av de nye standardene for drivstoffkvalitet, særlig ut fra en mulig overgang fra sjø- til landbasert transport, og bør om nødvendig foreslå nødvendige tiltak for å motvirke en slik utvikling.
- 31) Det er viktig å begrense overgangen fra sjø- til landbasert transport ettersom en økende andel varer som transporteres på vei, i mange tilfeller vil være stikk i strid med Unionens klimaendingsmål og øke bilkøene.
- 32) Kostnadene ved nye krav til reduserte svoveldioksidutslipp kan føre til en overgang fra sjø- til landbasert transport og kan få negative virkninger på næringslivets konkurransevne. Kommisjonen bør gjøre full bruk av instrumenter som Marco Polo og det transeuropeiske transportnett for å yte målrettet bistand med henblikk på å minimere risikoen for en overgang til andre transportmåter. Medlemsstatene kan finne det nødvendig å yte støtte til operatører som berøres av dette direktiv, i samsvar med gjeldende regler for statsstøtte.
- 33) I samsvar med gjeldende retningslinjer for statsstøtte til miljøvern og uten å berøre framtidige endringer av disse, kan medlemsstatene yte statsstøtte til operatører som berøres av dette direktiv, herunder støtte til ettermontering i eksisterende fartøyer, dersom slike støttetiltak anses å være forenlige med det indre marked i samsvar med artikkel 107 og 108 TEUV, særlig i lys av gjeldende retningslinjer for statsstøtte til miljøvern. Kommisjonen kan i den forbindelse ta hensyn til at visse utslippsreducerende metoder går lenger enn kravene i dette direktiv, ved at de reduserer ikke bare svoveldioksidutslipp, men også andre utslipp.
- 34) Tilgang til utslippsreducerende metoder bør fremmes. Disse metodene kan gi utslippsreduksjoner som er minst like store eller til og med større enn dem som kan oppnås ved bruk av drivstoff med lavt svovelinhold, forutsatt at de ikke har noen vesentlige negative virkninger på miljøet, for eksempel økosystemer i havet, og at de blir utviklet i henhold til egnede godkjennings- og kontrollordninger. De alternative metodene som foreligger, for eksempel bruk av rense-systemer for eksos om bord, blanding av drivstoff og flytende naturgass eller bruk av biodrivstoffer, bør anerkjennes i Unionen. Det er viktig å fremme testing og utvikling av nye utslippsreducerende metoder for blant annet å begrense overgangen fra sjø- til landbasert transport.
- 35) Med utslippsreducerende metoder kan utslippene reduseres vesentlig. Kommisjonen bør derfor fremme prøving og utvikling av slik teknologi ved blant annet å vurdere å opprette et samfinansiert felles program med næringslivet, basert på prinsipper fra lignende programmer, som for eksempel Clean Sky-programmet.
- 36) Kommisjonen bør i samarbeid med medlemsstatene og berørte parter ytterligere utvikle de tiltakene som er beskrevet i Kommisjonens arbeidsdokument av 16. september 2011 med tittelen «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox».
- 37) Når det gjelder forstyrrelser i forsyningen av råolje, oljeprodukter og andre hydrokarboner, kan Kommisjonen tillate at det anvendes en høyere grenseverdi innenfor en medlemsstats territorium.
- 38) Medlemsstatene bør opprette hensiktsmessige ordninger for å overvåke at bestemmelsene i dette direktiv overholdes. Rapporter om svovelinholdet i flytende brensel bør framlegges for Kommisjonen.
- 39) Dette direktiv bør inneholde nærmere opplysninger om rapportens innhold og format for å sikre harmonisert rapportering.

- 40) Myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 TEUV bør delegeres til Kommissjonen når det gjelder endring av de ekvivalente utslippsverdiene og kriteriene for bruk av utslippsreducerende metoder fastsatt i vedlegg I og II til dette direktiv, for å tilpasse dem til den vitenskapelige og tekniske utvikling på en slik måte at det sikres strengt samsvar med de relevante IMO-instrumentene, og når det gjelder endring av artikkel 2 bokstav a)–e) og p), artikkel 13 nr. 2 bokstav b) i) og artikkel 13 nr. 3 i dette direktiv med henblikk på å tilpasse nevnte bestemmelser til den vitenskapelige og tekniske utvikling. Det er særlig viktig at Kommissjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommissjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerede rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 41) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommissjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁾.
- 42) Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002⁽²⁾ bør bistå Kommissjonen med å godkjenne de utslippsreducerende metodene som ikke omfattes av rådsdirektiv 96/98/EF⁽³⁾.
- 43) Det er viktig for gjennomføringen av dette direktiv at det finnes sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende. Medlemsstatene bør la disse sanksjonene omfatte bøter som er beregnet på en slik måte at det sikres at de ansvarlige i det minste fratras de økonomiske fordelene overtredelsen har gitt dem, og at bøtene gradvis økes ved gjentatte overtredelser. Medlemsstatene bør underrette Kommissjonen om sine bestemmelser om sanksjoner.
- 44) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstatenes plikter med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal rett av direktivene som er angitt i vedlegg III del B —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Formålet med dette direktiv er å redusere utslippene av svoveldioksid fra forbrenning av visse typer flytende drivstoff og dermed redusere de skadelige virkningene av slike utslipp for mennesker og miljøet.
2. En reduksjon i utslipp av svoveldioksid fra forbrenning av visse typer petroleumbasert flytende drivstoff kan oppnås ved at det fastsettes grenser for svovelinholdet i slike typer drivstoff som et vilkår for at de skal kunne brukes på medlemsstatenes territorium, sjøterritorium, i deres økonomiske soner og i deres områder for forebygging av forurensning.

Begrensningene av svovelinholdet i visse typer petroleumbaserte flytende drivstoffer fastsatt i dette direktiv får imidlertid ikke anvendelse på

- a) drivstoff beregnet på forskning og for forsøksformål,
- b) drivstoff beregnet på behandling før endelig forbrenning,
- c) drivstoff som skal bearbeides i raffineringsindustrien,
- d) drivstoff brukt og brakt i omsetning i Unionens mest fjerntliggende regioner, forutsatt at vedkommende medlemsstater sørger for, i de nevnte regioner, at
 - i) standardene for luftkvalitet overholdes,
 - ii) det ikke brukes tunge brennoljer dersom deres svovelinhold overstiger 3 masseprosent,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommissjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ 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) og om endring av forordningene om sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1).

⁽³⁾ Rådsdirektiv 96/98/EF av 20. desember 1996 om skipsutstyr (EFT L 46 av 17.2.1997, s. 25).

- e) drivstoff brukt i krigsskip og andre fartøyer benyttet for militære formål. Den enkelte medlemsstat skal imidlertid, ved iverksetting 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 drivstoff i et fartøy som er nødvendig for å ivareta et fartøys sikkerhet eller å redde liv til sjøs,
- g) enhver bruk av drivstoff 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 bestemmelsen får ikke anvendelse dersom eieren eller kapteinen enten har forårsaket skaden med vilje eller har opptrådt skjødesløst,
- h) drivstoff som brukes om bord i fartøyer som benytter godkjente utslippsreducerende metoder i samsvar med artikkel 8 og 10, uten at dette berører artikkel 5.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med

- a) «tung brennolje»
 - i) ethvert petroleumbasert flytende drivstoff, unntatt skipsdrivstoff, som er klassifisert under KN-kode 27101951–27101968, 27102031, 27102035 eller 27102039, eller
 - ii) ethvert annet petroleumbasert flytende drivstoff enn gassolje i henhold til bokstav b) og skipsdrivstoffer i henhold til bokstav c), d) og e) som ut fra sine destillasjonsgrenser hører inn under kategorien tungoljer beregnet på bruk som drivstoff, og hvorav mindre enn 65 volumprosent (inkludert destillasjonstap) destillerer ved 250 °C etter ASTM D86-metoden. Dersom destillasjonen ikke kan bestemmes etter ASTM D86-metoden, klassifiseres petroleumsproduktet også som tung brennolje,
- b) «gassolje»
 - i) ethvert petroleumbasert flytende drivstoff, unntatt skipsdrivstoff, som er klassifisert under KN-kode 27101925, 27101929, 27101947, 27101948, 27102017 eller 27102019, eller
 - ii) ethvert petroleumbasert flytende drivstoff, unntatt skipsdrivstoff, 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.

Dieseloljer i henhold til artikkel 2 nr. 2 i europaparlaments- og rådsdirektiv 98/70/EF⁽¹⁾ er ikke omfattet av denne definisjonen. Drivstoff for ikke-veigående mobile maskiner og landbrukstraktorer er heller ikke omfattet av denne definisjonen.
- c) «skipsdrivstoff» ethvert petroleumbasert flytende drivstoff beregnet på bruk om bord på et fartøy, herunder drivstoffene som er definert i ISO 8217. Det omfatter ethvert petroleumbasert flytende drivstoff i bruk om bord på fartøyer på innlands vannveier eller fritidsfartøyer i henhold til henholdsvis artikkel 2 i europaparlaments- og rådsdirektiv 97/68/EF⁽²⁾ og artikkel 1 nr. 3 i europaparlaments- og rådsdirektiv 94/25/EF⁽³⁾, når fartøyene er i sjøen,
- d) «dieselolje for skip» ethvert skipsdrivstoff som definert for DMB-kvalitet i tabell I i ISO 8217, med unntak av henvisningen til svovelinnholdet,
- e) «gassolje for skip» ethvert skipsdrivstoff som definert for DMX-, DMA- og DMZ-kvalitet i tabell I i ISO 8217, med unntak av henvisningen til svovelinnholdet,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/70/EF av 13. oktober 1998 om kvaliteten på bensin og dieselolje og om endring av rådsdirektiv 93/12/EØF (EFT L 350 av 28.12.1998, s. 58).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 97/68/EF av 16. desember 1997 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende gasser og partikler fra forbrenningsmotorer som skal monteres i ikke-veigående mobile maskiner (EFT L 59 av 27.2.1998, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 94/25/EF av 16. juni 1994 om tilnærming av medlemsstatenes lover og forskrifter om lystfartøyer (EFT L 164 av 30.6.1994, s. 15).

- f) «MARPOL» Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), som endret ved protokollen av 1978,
- g) «vedlegg VI til MARPOL» vedlegget kalt «Regler for hindring av luftforurensning fra skip», tilføyd MARPOL ved protokollen av 1997,
- h) «kontrollområder for SO_x-utslipp» havområder definert som sådan av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) i henhold til vedlegg VI til MARPOL,
- i) «passasjerskip» skip som tar mer enn 12 passasjerer, der det med passasjer menes enhver person unntatt
 - i) skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 - ii) barn under ett år,
- j) «rutetrafikk» en serie overfarer 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,
- k) «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,
- l) «skip ved kai» skip som ligger sikkert fortøyd eller for anker i en havn i Unionen i tilknytning til lasting, lossing eller et anløp, herunder den tiden de ikke lastes eller losses,
- m) «omsetning» levering til eller tilgjengeliggjøring for tredjemann, mot betaling eller vederlagsfritt, på ethvert sted innenfor en medlemsstats jurisdiksjon, av skipsdrivstoff for forbrenning om bord. Betegnelsen omfatter ikke levering eller tilgjengeliggjøring av skipsdrivstoff som befinner seg i skipets lastetanker med sikte på eksport,
- n) «mest fjerntliggende regioner» de franske oversjøiske departementer, Azorene, Madeira og Kanariøyene, som fastsatt i artikkel 349 i TEUV,
- o) «utslippsreducerende metode» ethvert utstyr, materiale, apparat eller enhver innretning som installeres i et fartøy, eller annen framgangsmåte, alternativt drivstoff eller metode for å oppfylle kravene som brukes som et alternativ til skipsdrivstoff med lavt svovelinnhold, som oppfyller kravene i dette direktiv, og som det er mulig å kontrollere, kvantifisere og gjennomføre,
- p) «ASTM-metode» metodene fastsatt av American Society for Testing i 1976-utgaven av standarddefinisjoner og spesifikasjoner for petroleumsprodukter og smøremidler,
- q) «forbrenningsanlegg» enhver teknisk innretning der brenslers oksideres i den hensikt å bruke varmen som utvikles.

Artikkel 3

Høyeste svovelinnhold i tung fyringsolje

1. Medlemsstatene skal sikre at tunge brennoljer ikke brukes på deres territorium dersom svovelinnholdet er høyere enn 1 masseprosent.
2. Forutsatt at vedkommende myndigheter overvåker utslippene på egnet måte, får nr. 1 ikke anvendelse før 31. desember 2015 på tunge brennoljer som brukes
 - a) i forbrenningsanlegg som hører inn under virkeområdet for direktiv 2001/80/EF, som omfattes direktivets artikkel 4 nr. 1 eller 2 eller artikkel 4 nr. 3 bokstav a), og som overholder utslippsgrensene for svoveldioksid for slike anlegg som er fastsatt i nevnte direktiv,
 - b) i forbrenningsanlegg som hører under virkeområdet for direktiv 2001/80/EF, som omfattes av direktivets artikkel 4 nr. 3 bokstav b) og artikkel 4 nr. 6, og når gjennomsnittlig månedlig svoveldioksidutslipp fra disse anleggene ikke overstiger 1 700 mg/Nm³ ved et oksygeninnhold i røykgassen på 3 volumprosent i tørr tilstand,

- c) i forbrenningsanlegg som ikke omfattes av bokstav a) eller b), når gjennomsnittlig månedlig svoveldioksidutslipp fra disse anleggene ikke overstiger $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ 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 drivstoff eller hvilken kombinasjon av drivstoff som brukes, men unntatt anlegg som omfattes av bokstav a) og b), gassturbiner og gassmotorer, ikke overstiger $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ ved et oksygeninnhold i røykgassen på 3 volumprosent i tørr tilstand.
3. Forutsatt at vedkommende myndigheter overvåker utslippene på en egnet måte, får nr. 1 ikke anvendelse fra 1. januar 2016 på tunge brennoljer som brukes
- a) i forbrenningsanlegg som omfattes av kapittel III i direktiv 2010/75/EU, og som overholder utslippsgrensene for svoveldioksid for slike anlegg som angitt i vedlegg V til nevnte direktiv, eller når disse utslippsgrenseverdiene ikke får anvendelse i henhold til nevnte direktiv, når gjennomsnittlig månedlig svoveldioksidutslipp fra disse anleggene ikke er høyere enn $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ ved et oksygeninnhold i røykgassen på 3 volumprosent i tørr tilstand,
- b) i forbrenningsanlegg som ikke omfattes av bokstav a), og gjennomsnittlig månedlig svoveldioksidutslipp fra disse anleggene ikke overstiger $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ ved et oksygeninnhold i røykgassen på 3 volumprosent i tørr tilstand,
- c) til forbrenning i raffinerier, når gjennomsnittlig månedlig svoveldioksidutslipp beregnet for alle anleggene i raffineriet, uavhengig av hvilket drivstoff eller hvilken kombinasjon av drivstoffer som er brukt, men unntatt anlegg som omfattes av bokstav a), gassturbiner og gassmotorer, ikke er høyere enn $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ ved et oksygeninnhold i røykgassen på 3 volumprosent i tørr tilstand.

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

Artikkel 4

Høyeste svovelinnehold i gassolje

Medlemsstatene skal sikre at gassoljer med et svovelinnehold som er høyere enn 0,10 masseprosent, ikke brukes på deres territorium.

Artikkel 5

Høyeste svovelinnehold i skipsdrivstoff

Medlemsstatene skal sikre at skipsdrivstoff ikke benyttes på deres territorium dersom svovelinneholdet i drivstoffet er høyere enn 3,50 masseprosent, bortsett fra skipsdrivstoff som bruker utslippsreducerende metoder med lukket system i henhold til artikkel 8.

Artikkel 6

Høyeste svovelinnehold i skipsdrivstoff som benyttes i sjøterritorier, økonomiske soner og i medlemsstatenes områder for forebygging av forurensning, herunder kontrollområder for SO_x-utslipp, og av passasjerskip som er i rutetraffikk til eller fra havner i Unionen

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at skipsdrivstoff ikke benyttes i områder innenfor deres sjøterritorium, i deres økonomiske soner og i områder for forebygging av forurensning, dersom svovelinneholdet i disse drivstoffene etter masse er høyere enn

a) 3,50 % fra 18. juni 2014,

b) 0,50 % fra 1. januar 2020.

Dette nummer får anvendelse på alle fartøyer uansett flagg, herunder fartøyer som begynte sin reise utenfor Unionen, uten at det berører nr. 2 og 5 i denne artikkel og artikkel 7.

2. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at skipsdrivstoff 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 disse drivstoffene etter masse er høyere enn:

- a) 1,00 % fram til 31. desember 2014,
- b) 0,10 % fra 1. januar 2015.

Dette nummer får anvendelse på alle fartøyer uansett flagg, herunder fartøyer som begynte sin reise utenfor Unionen.

Kommisjonen skal ta behørig hensyn til eventuelle framtidige endringer i kravene i henhold til vedlegg VI til MARPOL som gjelder innenfor kontrollområdene for SO_x-utslipp, og når det er hensiktsmessig, uten unødig opphold framlegge eventuelle relevante forslag med henblikk på å endre dette direktiv.

3. Anvendelsesdatoen for nr. 2 for alle nye havområder, herunder havner, som IMO utpeker som kontrollområder for SO_x-utslipp i samsvar med bestemmelse 14 nr. 3 bokstav b) i vedlegg VI til MARPOL skal være 12 måneder etter at utpekingen trådte i kraft.

4. Medlemsstatene er ansvarlige for gjennomføringen av nr. 2 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.

5. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at skipsdrivstoff ikke brukes innenfor deres sjøterritorium, i deres økonomiske soner eller i områder for forebygging av forurensning utenfor kontrollområder for SO_x-utslipp av passasjerfartøyer som er i rutetrafikk til eller fra en havn i Unionen, dersom svovelinnholdet i det aktuelle drivstoffet er høyere enn 1,50 masseprosent fram til 1. januar 2020.

Medlemsstatene er ansvarlige for at dette kravet gjennomføres, i det minste overfor fartøyer som seiler under deres flagg og overfor alle fartøyer uansett flagg mens de oppholder seg i deres havner.

6. Medlemsstatene skal kreve korrekt føring av skipsdagbøkene, med angivelse av skifte av drivstoff.

7. Medlemsstatene skal bestrebe seg på å sikre tilgjengeligheten av skipsdrivstoff som er i samsvar med dette direktiv, og underrette Kommisjonen om tilgjengeligheten av slikt drivstoff i sine havner og terminaler.

8. Dersom en medlemsstat finner at et fartøy ikke oppfyller standardene for skipsdrivstoff som er i samsvar med dette direktiv, har vedkommende myndighet rett til å kreve at fartøyet

- a) framlegger en oversikt over hvilke tiltak som er truffet for å forsøke å oppfylle kravene,
- b) framlegger bevis for at det har forsøkt å kjøpe skipsdrivstoff som oppfyller kravene i dette direktiv, i henhold til fartøyets ruteplan og, dersom det ikke var tilgjengelig som planlagt, at det ble gjort forsøk på å finne alternative kilder til slikt skipsdrivstoff, og at det til tross for alle forsøk på å skaffe skipsdrivstoff som oppfyller kravene i dette direktiv, ikke var mulig å kjøpe slikt skipsdrivstoff.

Det kan ikke kreves at fartøyet avviker fra sin planlagte rute eller at ruten blir urimelig forsinket for at fartøyet skal oppfylle kravene.

Dersom et fartøy framlegger opplysningene nevnt i første ledd, skal den berørte medlemsstaten ta hensyn til alle relevante omstendigheter og de framlagte bevisene for å avgjøre hvilke tiltak som skal treffes, herunder beslutning om ikke å treffe kontrolltiltak.

Et fartøy skal underrette sin flaggstat og vedkommende myndighet i den relevante bestemmelsehavnen når det ikke kan kjøpe skipsdrivstoff som oppfyller kravene i dette direktiv.

En havnestat skal underrette Kommisjonen når et fartøy har framlagt bevis for at det ikke fantes tilgjengelig skipsdrivstoff som oppfyller kravene i dette direktiv.

9. Medlemsstatene skal i samsvar med regel 18 i vedlegg VI til MARPOL

- a) føre et offentlig tilgjengelig register over lokale leverandører av skipsdrivstoff,
- b) sørge for at svovelinnholdet i alle former for skipsdrivstoff 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,
- c) treffe tiltak overfor de drivstoffleverandørene som har vist seg å levere drivstoff som ikke overholder spesifikasjonene angitt på leveringsseddelen for bunkers,
- d) sørge for at det treffes utbedringstiltak slik at ethvert skipsdrivstoff som ikke overholder kravene, bringes i samsvar med dem.

10. Medlemsstatene skal sørge for at dieseloljer for skip ikke bringes i omsetning på deres territorium dersom dieseloljenes svovelinnhold er høyere enn 1,50 masseprosent.

Artikkel 7

Høyeste svovelinnhold i skipsdrivstoff som benyttes av skip ved kai i havner i Unionen

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at skip som ligger ved kai i havner i Unionen, ikke benytter skipsdrivstoff med et svovelinnhold høyere enn 0,10 masseprosent, og at besetningen gis tilstrekkelig tid til å fullføre ethvert nødvendig skifte av drivstoff 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 drivstoff, 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 skip som slår av alle maskiner og benytter landstrøm mens de ligger ved kai i havnene.

3. Medlemsstatene skal sørge for at gassoljer for skip ikke bringes i omsetning på deres territorium dersom gassoljenes svovelinnhold er høyere enn 0,10 masseprosent.

Artikkel 8

Utslipsreducerende metoder

1. Medlemsstatene skal tillate bruk av utslipsreducerende metoder for fartøyer, uansett flagg, i sine havner, sjøterritorier, økonomiske soner og områder for forebygging av forurensning som et alternativ til bruk av skipsdrivstoff som oppfyller kravene i artikkel 6 og 7, med forbehold for nr. 2 og 4 i denne artikkel.

2. Fartøyer som benytter utslipsreducerende metoder nevnt i nr. 1, skal løpende oppnå reduksjon i svoveldioksidutslipp som minst tilsvarer de reduksjonene som ville ha blitt oppnådd ved bruk av skipsdrivstoff som oppfyller kravene i artikkel 6 og 7. Ekvivalente utslipsverdier skal bestemmes i samsvar med vedlegg I.

3. Medlemsstatene skal som en alternativ løsning for å redusere utslipp, oppmuntre til at skip ved kai benytter landbasert strøm.

4. De utslipsreducerende metodene som er nevnt i nr. 1, skal oppfylle kriteriene angitt i instrumentene nevnt i vedlegg II.

5. Når det er begrunnet i lys av teknisk og vitenskapelig utvikling innen alternative utslippsreducerende metoder, og det er gjort på en måte som sikrer strengt samsvar med relevante instrumenter og standarder som er vedtatt av IMO, skal Kommisjonen

- a) gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 16 om endring av vedlegg I og II,
- b) vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av detaljerte krav for overvåking av utlipp når det er hensiktsmessig. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 17 nr. 2.

Artikkel 9

Godkjenning av utslippsreducerende metoder for bruk om bord på skip som seiler under en medlemsstats flagg

1. Utslippsreducerende metoder som omfattes av rådsdirektiv 96/98/EF, skal godkjennes i samsvar med nevnte direktiv.
2. Utslippsreducerende metoder som ikke omfattes av nr. 1 i denne artikkel, skal godkjennes i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2099/2002, idet det tas hensyn til følgende:
 - a) Retningslinjer som er utarbeidet av IMO.
 - b) Resultatene av de forsøkene som er gjennomført i henhold til artikkel 10.
 - c) Miljøvirkninger, herunder oppnåelige utslippsreduksjoner, og virkninger på økosystemer i beskyttede havner, havnebassenger og elvemunninger.
 - d) Muligheten for overvåking og kontroll.

Artikkel 10

Forsøk med nye utslippsreducerende metoder

Medlemsstatene kan, eventuelt i samarbeid med andre medlemsstater, gi tillatelse til forsøk med utslippsreducerende metoder på skip som seiler under deres flagg, eller i havområder innenfor deres jurisdiksjon. Under forsøkene er bruk av skipsdrivstoff som oppfyller kravene i artikkel 6 og 7, ikke obligatorisk, forutsatt at samtlige av følgende vilkår er oppfylt:

- a) Kommisjonen og alle berørte havnestater underrettes skriftlig om forsøkene minst seks måneder før de påbegynnes.
- b) Det gis ikke tillatelse til forsøk som varer lenger enn 18 måneder.
- c) Om bord i alle skip som deltar, er det installert utstyr som er sikret mot inngrep, for kontinuerlig overvåking av røykgassutslipp, og utstyret brukes i hele forsøksperioden.
- d) Alle skip som deltar, oppnår utslippsreduksjoner som minst tilsvarer de reduksjonene som ville blitt oppnådd ved anvendelse av grenseverdiene for svovel i drivstoff fastsatt i dette direktiv.
- e) Det finnes tilfredsstillende systemer for avfallshåndtering for alt avfall som oppstår på grunn av de utslippsreducerende metodene under hele forsøksperioden.
- f) Det foretas en vurdering av virkningene på havmiljøet, særlig på økosystemene i beskyttede havner, ved anløpssteder og elvemunninger under hele forsøksperioden.
- g) Fullstendige rapporter oversendes Kommisjonen og gjøres offentlig tilgjengelige innen seks måneder etter at forsøkene er avsluttet.

Artikkel 11

Finansielle tiltak

Medlemsstatene kan vedta finansielle tiltak til fordel for operatører som berøres av dette direktiv, dersom slike finansielle tiltak er i samsvar med gjeldende og kommende regler for statsstøtte på dette området.

Artikkel 12

Endring i drivstofforsyningen

Dersom det som følge av en plutselig endring i forsyningen av råolje, petroleumsprodukter eller andre hydrokarboner blir vanskelig for en medlemsstat å anvende grenseverdiene for høyeste tillatte svovelinnhold nevnt i artikkel 3 og 4, skal vedkommende medlemsstat underrette Kommisjonen om dette. Kommisjonen kan tillate en høyere grenseverdi som får anvendelse på territoriet til vedkommende medlemsstat for et tidsrom på høyst seks måneder. Den skal underrette Rådet og medlemsstatene om sin beslutning. Enhver medlemsstat kan framlegge beslutningen for Rådet innen én måned. Rådet kan med kvalifisert flertall treffe annen beslutning innen to måneder.

Artikkel 13

Prøvetaking og analyse

1. Medlemsstatene skal treffe de tiltakene som er nødvendige for å kontrollere gjennom prøvetaking at svovelinnholdet i drivstoff som er benyttet, er i samsvar med artikkel 3 til 7. Prøvetakingen skal begynne på den datoen den relevante grenseverdien for høyeste svovelinnhold i drivstoffet trer i kraft. Prøvetakingen skal foretas regelmessig, med tilstrekkelig hyppighet, i tilstrekkelige mengder og på en slik måte at prøvene er representative for drivstoffet som undersøkes, og når det gjelder skipsdrivstoff, for det drivstoffet som brukes av fartøyer når de befinner seg i relevante havområder og havner. Prøvene skal analyseres uten unødig opphold.
2. Følgende metoder for prøvetaking, analyse og kontroll av skipsdrivstoff skal benyttes:
 - a) Inspeksjon av skipenes loggbøker og leveringsedler for bunkers.
 - b) Ved behov følgende metoder for prøvetaking og analyse:
 - i) Prøvetaking av skipsdrivstoff beregnet på forbrenning om bord når det leveres til fartøyene, i samsvar med retningslinjene for prøvetaking av brennolje for å avgjøre om den oppfyller kravene i revidert vedlegg VI til MARPOL, vedtatt 17. juli 2009 ved resolusjon 182(59) av IMOs Komité for vern av havmiljøet (MEPC), og analyse av svovelinnholdet, eller
 - ii) prøvetaking og analyse av svovelinnholdet i skipsdrivstoff beregnet på forbrenning om bord som oppbevares i tanker, der det er teknisk og økonomisk mulig, og i forseglede drivstoffprøver om bord i fartøyene.
3. Referansemotoden for å bestemme svovelinnholdet skal være ISO 8754 (2003) eller EN ISO 14596:2007.

For å bestemme om skipsdrivstoff som leveres til og benyttes om bord på fartøyer, overholder de grenseverdiene for svovel som kreves i artikkel 4 til 7, skal framgangsmåten for verifisering av drivstoffet fastsatt i tillegg VI til vedlegg VI til MARPOL, benyttes.

4. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta gjennomføringsrettsakter når det gjelder
 - a) hyppigheten av prøvetakingen,
 - b) prøvetakingsmetodene,
 - c) definisjonen av en prøve som er representativ for drivstoffet som undersøkes.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 17 nr. 2.

*Artikkel 14***Rapportering og gjennomgåelse**

1. Medlemsstatene skal hvert år innen 30. juni og på grunnlag av resultatene av prøvetakingen, analyser og kontroller utført i samsvar med artikkel 13, framlegge for Kommissjonen en rapport om overholdelsen av de svovelstandardene som er fastsatt i dette direktiv for det foregående kalenderåret.

På grunnlag av de rapportene som mottas i samsvar med første ledd i dette nummer og medlemsstatenes underretninger gitt i samsvar med artikkel 6 nr. 8 femte ledd om at skipsdrivstoff som oppfyller kravene i dette direktiv ikke var tilgjengelig, skal Kommissjonen innen tolv måneder fra datoen angitt i første ledd i dette nummer, utarbeide og offentliggjøre en rapport om gjennomføringen av dette direktiv. Kommissjonen skal vurdere behovet for ytterligere å styrke de relevante bestemmelsene i dette direktiv og framlegge eventuelle hensiktsmessige forslag til regelverk for dette formål.

2. Kommissjonen skal innen 31. desember 2013 framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet, eventuelt fulgt av forslag til regelverk. Kommissjonen skal i sin rapport vurdere potensialet for å redusere luftforurensninger idet det tas hensyn til blant annet: årsrapporter framlagt i samsvar med nr. 1 og 3, observert luftkvalitet og forsuring, drivstoffkostnader, eventuelle økonomiske virkninger og observert overgang til andre transportmåter samt framskritt med hensyn til å redusere utslipp fra fartøyer.

3. Kommissjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter som gjelder de opplysningene som skal tas med i rapporten nevnt i nr. 1, og rapportens format. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 17 nr. 2.

*Artikkel 15***Tilpasning til den vitenskapelige og tekniske utvikling**

Kommissjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 16 når det gjelder tilpasninger av artikkel 2 bokstav a)–e) og bokstav p), artikkel 13 nr. 2 bokstav b) i) og artikkel 13 nr. 3 til den tekniske og vitenskapelige utvikling. Slike tilpasninger skal ikke føre til direkte endringer av dette direktivs virkeområde eller av grenseverdiene for svovel i drivstoff som er fastsatt i dette direktiv.

*Artikkel 16***Utøvelse av delegert myndighet**

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommissjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.

2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 8 nr. 5 og artikkel 15 gis Kommissjonen for en periode på fem år fra 17. desember 2012. Kommissjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal forlenges automatisk med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 8 nr. 5 og artikkel 15 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får virkning dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 8 nr. 5 og artikkel 15 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse mot rettsakten innen en frist på tre måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke kommer til å gjøre innsigelse. Nevnte frist skal forlenges med tre måneder på Europaparlamentets eller Rådets initiativ.

Artikkel 17

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 18

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette de sanksjoner som skal gjelde ved overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv.

De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende og kan omfatte bøter som er beregnet på en slik måte at det sikres at de ansvarlige i det minste fratas de økonomiske fordelene overtredelsen av de nasjonale bestemmelsene nevnt i første ledd har gitt dem, og at bøkene gradvis økes ved gjentatte overtredelser.

Artikkel 19

Oppheving

Direktiv 1999/32/EF, endret ved rettsaktene oppført i vedlegg III del A, oppheves, uten at det berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal rett av direktivene oppført i vedlegg III del B.

Henvisninger til det opphevede direktivet skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg IV.

Artikkel 20

Ikrafttredelse

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

Artikel 21

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Strasbourg 11. mai 2016.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

Formann

For Rådet

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

President

VEDLEGG I

EKVIVALENTE UTSLIPPSVERDIER FOR USLIPPSREDUSERENDE METODER SOM NEVNT I ARTIKKEL 8 NR. 2

Grenseverdier for svovel i skipsdrivstoff som nevnt i artikkel 6 og 7 i dette direktiv samt regel 14.1 og 14.4 i vedlegg VI til MARPOL og tilsvarende utslippsverdier nevnt i artikkel 8 nr. 2:

Svovelinhold i skipsdrivstoff (% m/m)	Forholdet mellom utslipp av SO ₂ (ppm) og CO ₂ (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Merk:

- Bruk av grenseverdier i forholdet mellom SO₂ og CO₂ gjelder bare når det brukes petroleumbaserte destillater eller restbrenseloljer.
- I grunngitte tilfeller der CO₂-konsentrasjonen reduseres av rensenheten for eksos, kan CO₂-konsentrasjonen måles ved denne rensenhetens inntak, forutsatt at det klart kan påvises at denne metoden er korrekt.

VEDLEGG II

KRITERIER FOR BRUK AV UTSLIPPSREDUSERENDE METODER SOM NEVNT I ARTIKKEL 8 NR. 4

De utslippsreduserende metodene nevnt i artikkel 8 skal minst oppfylle kriteriene angitt i følgende instrumenter, der det er relevant:

Utslippsreduserende metode	Kriterier for bruk
Blanding av skipsdrivstoff og avdampingsgass	Kommisjonsbeslutning 2010/769/EU ⁽¹⁾ .
Rensesystemer for eksos	<p>Resolusjon MEPC.184(59) vedtatt 17. juli 2009</p> <p>«Vaskevann fra bruk av rensesystemer for eksos der det brukes kjemikalier, tilsetningsstoffer, stoffblandinger og relevante kjemikalier som dannes på stedet», som nevnt i nr. 10.1.6.1 i resolusjon MEPC.184(59), skal ikke slippes ut i sjøen, herunder beskyttede havner, anløpssteder og elvemunninger med mindre fartøyoperatøren har påvist at dette vaskevannet ikke har noen vesentlige negative virkninger på og ikke utgjør noen risiko for menneskers helse og miljøet. Dersom kjemikalet som brukes er kaustisk soda, er det tilstrekkelig at vaskevannet oppfyller kravene i resolusjon MEPC.184(59) og at kjemikalets pH-verdi ikke er høyere enn 8,0.</p>
Biodrivstoff	<p>Bruk av biodrivstoff som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/28/EF⁽²⁾ som er i samsvar med relevante CEN- og ISO-standarder.</p> <p>Blandinger av biodrivstoff og skipsdrivstoff skal være i samsvar med standardene for svovel som fastsatt i artikkel 5, artikkel 6 nr. 1, 2 og 5 og artikkel 7 i dette direktiv.</p>

(1) Kommisjonsbeslutning 2010/769/EU av 13. desember 2010 om fastsettelse av kriterier for bruk på tankskip for flytende naturgass av tekniske metoder som et alternativ til å bruke skipsdrivstoff med lavt svovelinhold som oppfyller kravene i artikkel 4b i rådsdirektiv 1999/32/EF om en reduksjon av svovelinholdet i visse typer flytende skipsdrivstoff, endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/33/EF med hensyn til svovelinholdet i skipsdrivstoff (EUT L 328 av 14.12.2010, s. 15).

(2) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/28/EF av 23. april 2009 om å fremme bruk av energi fra fornybare kilder, og om endring og senere oppheving av direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 16).

VEDLEGG III

DEL A

Opphevet direktiv med liste over endringsdirektiver

(nevnt i artikkel 19)

Rådsdirektiv 1999/32/EF

(EFT L 121 av 11.5.1999, s. 13)

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1882/2003

(EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1)

Bare vedlegg I nr. 19

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/33/EF

(EUT L 191 av 22.7.2005, s. 59)

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 219/2009

(EUT L 87 av 31.10.2009, s. 109)

Bare punkt 3.4 i vedlegget

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/30/EF

(EUT L 140 av 5.6.2009, s. 88)

Bare artikkel 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/33/EU

(EUT L 327 av 27.11.2012, s. 1)

DEL B

Frister for innarbeiding i nasjonal rett

(nevnt i artikkel 19)

Direktiv	Frist for innarbeiding
1999/32/EF	1. juli 2000
2005/33/EF	11. august 2006
2009/30/EF	31. desember 2010
2012/33/EU	18. juni 2014

VEDLEGG IV

SAMMENLIGNINGSTABELL

Direktiv 1999/32/EF	Dette direktiv
Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1
Artikkel 1 nr. 2 annet ledd innledende tekst	Artikkel 1 nr. 2 annet ledd innledende tekst
Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav a), b) og c)	Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav a), b) og c)
Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav d) innledende tekst	Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav d) innledende tekst
Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav d) første strekpunkt	Artikkel 1 nr. 2 bokstav d) i)
Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav d) annet strekpunkt	Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav d) ii)
Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav e)–h)	Artikkel 1 nr. 2 annet ledd bokstav e)–h)
Artikkel 2 innledende tekst	Artikkel 2 innledende ordlyd
Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 2 bokstav a)
Artikkel 2 nr. 1 første strekpunkt	Artikkel 2 bokstav a) i)
Artikkel 2 nr. 1 annet strekpunkt	Artikkel 2 bokstav a) ii)
Artikkel 2 nr. 2	Artikkel 2 bokstav b)
Artikkel 2 nr. 2 første strekpunkt	Artikkel 2 bokstav b) i)
Artikkel 2 nr. 2 annet strekpunkt	Artikkel 2 bokstav b) ii)
Artikkel 2 nr. 2 avsluttende tekst	Artikkel 2 bokstav b) avsluttende tekst
Artikkel 2 nr. 3	Artikkel 2 bokstav c)
Artikkel 2 nr. 3a	Artikkel 2 bokstav d)
Artikkel 2 nr. 3b	Artikkel 2 bokstav e)
Artikkel 2 nr. 3c	Artikkel 2 bokstav f)
Artikkel 2 nr. 3d	Artikkel 2 bokstav g)
Artikkel 2 nr. 3e	Artikkel 2 bokstav h)
Artikkel 2 nr. 3f	Artikkel 2 bokstav i)
Artikkel 2 nr. 3g	Artikkel 2 bokstav j)
Artikkel 2 nr. 3h	Artikkel 2 bokstav k)
Artikkel 2 nr. 3i	Artikkel 2 bokstav l)
Artikkel 2 nr. 3k	Artikkel 2 bokstav m)
Artikkel 2 nr. 3l	Artikkel 2 bokstav n)
Artikkel 2 nr. 3m	Artikkel 2 bokstav o)
Artikkel 2 nr. 4	Artikkel 2 bokstav p)
Artikkel 2 nr. 5	Artikkel 2 bokstav q)
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 3a	Artikkel 5

Direktiv 1999/32/EF	Dette direktiv
Artikkel 4	Artikkel 4
Artikkel 4a nr. 1	Artikkel 6 nr. 2
Artikkel 4a nr. 1 bokstav a)	Artikkel 6 nr. 1
Artikkel 4a nr. 2	Artikkel 6 nr. 3
Artikkel 4a nr. 3	Artikkel 6 nr. 4
Artikkel 4a nr. 4	Artikkel 6 nr. 5
Artikkel 4a nr. 5	Artikkel 6 nr. 6
Artikkel 4a nr. 5a	Artikkel 6 nr. 7
Artikkel 4a nr. 5b	Artikkel 6 nr. 8
Artikkel 4a nr. 6	Artikkel 6 nr. 9
Artikkel 4a nr. 7	Artikkel 6 nr. 10
<i>Artikkel 4b</i>	Artikkel 7
Artikkel 4c nr. 1 og 2	Artikkel 8 nr. 1 og 2
Artikkel 4c nr. 2a	Artikkel 8 nr. 3
Artikkel 4c nr. 3	Artikkel 8 nr. 4
Artikkel 4c nr. 4	Artikkel 8 nr. 5
<i>Artikkel 4d</i>	Artikkel 9
<i>Artikkel 4e</i>	Artikkel 10
<i>Artikkel 4f</i>	Artikkel 11
Artikkel 5	Artikkel 12
Artikkel 6 nr. 1	Artikkel 13 nr. 1
Artikkel 6 nr. 1a	Artikkel 13 nr. 2
Artikkel 6 nr. 2	Artikkel 13 nr. 3
Artikkel 6 nr. 1b	Artikkel 13 nr. 4
Artikkel 7 nr. 1 og 2	Artikkel 14 nr. 1 og 2
Artikkel 7 nr. 1a	Artikkel 14 nr. 3
Artikkel 7 nr. 3	—
Artikkel 7 nr. 4	Artikkel 15
Artikkel 9	Artikkel 17
Artikkel 9a	Artikkel 16
Artikkel 10	—
Artikkel 11 nr. 1	Artikkel 18 første ledd
Artikkel 11 nr. 2	Artikkel 18 andet ledd
—	Artikkel 19
Artikkel 12	Artikkel 20

Direktiv 1999/32/EF	Dette direktiv
Artikkel 13	Artikkel 21
Vedlegg I og II	Vedlegg I og II
—	Vedlegg III
—	Vedlegg IV