



Bruxelles, den 15.7.2014  
COM(2014) 466 final

2014/0216 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (Kodifikation)**

## BEGRUNDELSE

1. I forbindelse med Borgernes Europa lægger Kommissionen stor vægt på at forenkle EU-lovgivningen for at gøre den klarere og lettere tilgængelig for almindelige borgere, således at de får nye muligheder og kan udnytte de specifikke rettigheder, som EU-lovgivningen giver dem.

Dette mål kan ikke nås, så længe en lang række bestemmelser, som er blevet ændret gentagne gange, ofte ganske væsentligt, stadig ikke er samlet, men skal findes dels i den oprindelige retsakt og dels i senere ændringsretsakter. Det er således nødvendigt at foretage omfattende undersøgelser af mange forskellige dokumenter, der skal sammenholdes, før det kan fastslås, hvilke regler der gælder.

Som følge heraf er det af afgørende betydning at bestemmelser, der ofte er blevet ændret, kodificeres, hvis EU-lovgivningen skal være klar og gennemsigtig.

2. Den 1. april 1987 besluttede Kommissionen<sup>1</sup> derfor at pålægge sine medarbejdere at kodificere alle retsakter senest efter den tiende ændring af dem, idet den understregede, at dette er et minimumskrav, og at tjenestegrenene skal bestræbe sig på at kodificere de tekster, de var ansvarlige for, med endnu kortere mellemrum for at sikre, at EU-reglerne er klare og lette at forstå.
3. Dette blev bekræftet i formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råd i Edinburgh (december 1992)<sup>2</sup>, hvori det understreges, at en kodifikation er vigtig, fordi den giver retlig sikkerhed med hensyn til, hvilke retsfor skrifter der gælder vedrørende et bestemt spørgsmål på et bestemt tidspunkt.

Kodifikationen skal foretages under fuldstændig overholdelse af den normale procedure for vedtagelse af Unionens retsakter.

Eftersom der ved kodifikation ikke må foretages nogen ændringer af indholdet i de kodificerede retsakter, har Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen i en interinstitutionel aftale af 20. december 1994 fastsat, at der kan anvendes en hasteprocedure til hurtig vedtagelse af de kodificerede retsakter.

4. Formålet med dette forslag er at foretage en kodifikation af Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EF<sup>3</sup>. Det nye direktiv træder i stedet for de forskellige retsakter, som er indarbejdet i det<sup>4</sup>; forslaget ændrer ikke indholdet af de retsakter, der kodificeres, men er blot en sammenskrivning af dem, og der foretages kun de formelle ændringer, der er nødvendige af hensyn til selve kodifikationen.
5. Forslaget til kodifikation er udarbejdet på grundlag af en foreløbig konsolidering på 22 officielle sprog af direktiv 93/12/EF og retsakterne om ændring heraf, som er foretaget af Kontoret for Den Europæiske Unions Publikationer ved hjælp af et edb-system. Hvor artiklerne har fået nye numre, vises sammenhængen mellem de gamle og de nye numre i en tabel i bilag IV til det kodificerede direktiv.

---

<sup>1</sup> KOM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Se bilag 3 til del A i konklusionerne.

<sup>3</sup> Opført i lovgivningsprogrammet for 2014.

<sup>4</sup> Se bilag III, del A, til dette forslag.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (Kodifikation)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
under henvisning til traktaten om  $\boxtimes$  Den Europæiske Unions funktionsmåde  $\boxtimes$ , særlig artikel  $\boxtimes$  192  $\boxtimes$ , stk. 1,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>5</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>6</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure og  
ud fra følgende betragtninger:



- (1) Rådets direktiv 1999/32/EF<sup>7</sup> er blevet ændret væsentligt flere gange<sup>8</sup>. Direktivet bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.



- (2) Unionens miljøpolitik som opstillet i handlingsprogrammerne på miljøområdet, navnlig i sjette miljøhandlingsprogram, som blev vedtaget ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF<sup>9</sup>, har som et af sine formål at opnå et luftkvalitetsniveau, der ikke medfører væsentlige negative følger og risici for menneskers sundhed og miljøet.



- (3) Artikel 191, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) fastsætter, at Unionens politik på miljøområdet skal tage sigte på et højt

---

<sup>5</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>6</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>7</sup> Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EF (EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13).

<sup>8</sup> Se bilag III.

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram (EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1).

beskyttelsesniveau under hensyntagen til de forskelligartede forhold, der gør sig gældende i de forskellige områder i Unionen.

---

↓ 2012/33/EU betragtning 3  
(tilpasset)

- (4)  Dette direktiv  fastsætter det maksimale svovlindhold i  svær  fuelolie, gasolie, marin gasolie og marin dieselolie, der anvendes i Unionen.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 4

- (5) Emissioner fra skibsfart, som skyldes forbrænding af skibsbrændstoffer med et højt svovlindhold, bidrager til forurening af luften med svovldioxid og partikler, som er skadelige for menneskers sundhed og for miljøet, og som bidrager til dannelsen af sur nedbør. Uden foranstaltningerne i dette direktiv ville emissionerne fra skibsfart inden længe være højere end emissionerne fra alle landbaserede kilder.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 4  
(tilpasset)

- (6) Forsuring og svovldioxid i atmosfæren beskadiger følsomme økosystemer, forringer biodiversiteten og den rekreative værdi og indvirker tillige negativt på afgrødeproduktionen og skovenes vækst. Sur nedbør i byerne kan forårsage betydelige skader på bygninger  og den arkitektoniske kulturarv . Forurening med svovldioxid kan endvidere have betydelig indvirkning på sundheden, navnlig for de befolkningsgrupper, der lider af luftvejssygdomme.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 5  
(tilpasset)

- (7) Forsuring er et grænseoverskridende fænomen, der kræver løsninger på  EU-plan  såvel som på nationalt eller lokalt plan.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 6

- (8) Emissionen af svovldioxid medvirker til dannelse af partikler i atmosfæren.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 5

- (9) Luftforurening forårsaget af skibe, som ligger ved kaj, er et stort problem for mange havnebyer i forhold til deres bestræbelser på at overholde Unionens grænseværdier for luftkvalitet.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 6

- (10) Medlemsstaterne bør tilskynde til anvendelse af elektricitet fra land, idet elektriciteten til skibe i dag almindeligvis leveres af hjælpemotorer.

---

↓ 1999/32/EF betragtning 7  
(tilpasset)

- (11)  Unionen  og de enkelte medlemsstater er kontraherende parter i  FN/ECE-konventionen  om grænseoverskridende luftforurening over store afstande. I henhold til anden  FN/ECE-protokol  om grænseoverskridende forurening med svovldioxid skal de kontraherende parter nedsætte deres emissioner  af svovldioxid  i overensstemmelse med eller ud over den nedsættelse på 30 %, som er fastsat i første protokol, og anden  FN/ECE-protokol  bygger på den forudsætning, at de kritiske belastninger og niveauer fortsat vil blive oversteget på nogle følsomme områder. Det vil stadig være nødvendigt med  yderligere  foranstaltninger til at mindske emissionerne  af svovldioxid . De kontraherende parter bør derfor mindske emissionen af svovldioxid yderligere i betydelig grad.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 8

- (12) Svovl, som i små mængder er naturligt forekommende i olie og kul, har i årtier været erkendt som den største kilde til emission af svovldioxid, der er en af hovedårsagerne til "sur nedbør" og en af de vigtigste årsager til luftforureningen i mange by- og industriområder.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 10  
(tilpasset)

- (13) Undersøgelser har vist, at fordelene ved at mindske emissionerne  af svovldioxid  ved at nedsætte svovlindholdet i brændstofferne ofte vil være betydeligt større end omkostningerne for industrien under dette direktiv. Teknologien til at nedbringe svovlniveauet i flydende brændstoffer findes og er veletableret.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 13  
(tilpasset) og 2012/33/EU  
betragtning 7 og 15

- (14) I overensstemmelse med artikel  193 i TEUF bør  dette direktiv ikke  være  til hinder for, at de enkelte medlemsstater opretholder eller indfører strengere beskyttelsesforanstaltninger  med henblik på at fremme tidlig gennemførelse med hensyn til det maksimale svovlindhold i skibsbrændstoffer, f.eks. ved at anvende emissionsreduktionsmetoder uden for SO<sub>x</sub>-kontrolområderne . Disse foranstaltninger skal være forenelige med  traktaterne  og skal meddeles Kommissionen.

---

↓ 1999/32/EF betragtning 14  
(tilpasset)

- (15) Inden en medlemsstat indfører nye, strengere beskyttelsesforanstaltninger,  bør  den meddele udkastet til foranstaltningerne til Kommissionen efter proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF<sup>10</sup>.
- 

↓ 2005/33/EF betragtning 8  
(tilpasset)

- (16) I henhold til  TEUF  skal der tages hensyn til de særlige karakteristika, der gør sig gældende i regionerne i  Unionens  yderste periferi, dvs. de franske oversøiske departementer samt Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 15  
(tilpasset)

- (17) Med hensyn til grænsen for svovlindholdet i  svær  fuelolie bør der åbnes mulighed for undtagelser i medlemsstater og regioner, hvor miljøvilkårene tillader det.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 16  
(tilpasset)

- (18) Med hensyn til grænsen for svovlindholdet i  svær  fuelolie bør der endvidere åbnes mulighed for undtagelser for anvendelse af  svær  fuelolie i fyringsanlæg, som opfylder emissionsgrænseværdierne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/80/EF<sup>11</sup> eller i bilag V til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU<sup>12</sup>.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 17

- (19) De gennemsnitlige svovldioxidemissioner fra forbrændingsanlæg på raffinaderier, der ikke er omfattet af artikel 3, stk. 2, litra d), eller artikel 3, stk. 3, litra c), i nærværende direktiv bør ikke overskride de grænser, der er fastsat i direktiv 2001/80/EF eller bilag V til direktiv 2010/75/EU eller en eventuelt fremtidig revision af disse direktiver. Ved anvendelsen af nærværende direktiv bør medlemsstaterne sørge for, at erstatning med andre brændstoffer end dem, der er nævnt i artikel 2, ikke medfører forøgede emissioner af forsurende forureningsemner.

---

<sup>10</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37).

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/80/EF af 23. oktober 2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg (EFT L 309 af 27.11.2001, s. 1).

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17).

---

↓ 2012/33/EU betragtning 8

- (20) I 2008 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) en beslutning om at ændre bilag VI til protokollen af 1997 om ændring af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978 (Marpol), der indeholder regler for forebyggelse af luftforurening fra skibe. Det reviderede bilag VI til Marpol trådte i kraft den 1. juli 2010.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 9  
(tilpasset)

- (21) Det reviderede bilag VI til Marpol indfører bl.a. strengere svovlgrænser for skibsbrændstoffer i  SO<sub>x</sub>-kontrolområder  (1,00 % pr. 1. juli 2010 og 0,10 % pr. 1. januar 2015) samt i havområder uden for  SO<sub>x</sub>-kontrolområder  (3,50 % pr. 1. januar 2012 og, i princippet, 0,50 % pr. 1. januar 2020). De fleste medlemsstater skal i henhold til deres internationale forpligtelser kræve, at skibe anvender brændstof med maksimalt 1,00 % svovlindhold i  SO<sub>x</sub>-kontrolområder  pr. 1. juli 2010. For at sikre overensstemmelse med international ret samt at sikre behørig håndhævelse af nye globalt etablerede svovlstandarder i Unionen bør  dette  direktiv tilpasses til det reviderede bilag VI til Marpol. For at sikre en minimumskvalitet for brændstof, der anvendes af skibe enten som brændstof eller til teknologibaseret overholdelse af kravene, bør skibsbrændstoffer, hvis svovlindhold overstiger den generelle standard på 3,50 vægtprocent, ikke tillades til anvendelse i Unionen, undtagen for brændstoffer, der leveres til skibe, som anvender emissionsreduktionsmetoder, der fungerer i et lukket system.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 10  
(tilpasset)

- (22) Der kan foretages ændringer af bilag VI til Marpol vedrørende  SO<sub>x</sub>-kontrolområder  i henhold til IMO-procedurene. I tilfælde af, at der indføres yderligere ændringer, herunder undtagelser, vedrørende anvendelsen af grænseværdierne for  SO<sub>x</sub>-kontrolområder  i bilag VI til Marpol, bør Kommissionen behandle enhver sådan ændring og i givet fald straks fremsætte det nødvendige forslag i henhold til TEUF med henblik på fuldt ud at bringe  dette  direktiv i overensstemmelse med IMO-reglerne vedrørende  SO<sub>x</sub>-kontrolområder .
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 11

- (23) Indførelsen af eventuelle nye emissionskontrolområder bør ske gennem IMO-proceduren i henhold til bilag VI til Marpol og bør underbygges af velbegrundede argumenter, der er baseret på miljømæssige og økonomiske hensyn og understøttet af videnskabelige data.

---

↓ 2012/33/EU betragtning 12

- (24) Medlemsstaterne bør, i henhold til regel 18 i det reviderede bilag VI til Marpol, bestræbe sig på at sikre tilgængeligheden af skibsbrændstof, som er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 13

- (25) I betragtning af det globale aspekt af miljøpolitik og skibsemissioner bør der opstilles ambitiøse emissionsstandarder på globalt plan.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 21  
(tilpasset)

- (26) ☒ Unionen ☒ vil ☒ fortsat ☒ arbejde på en mere effektiv beskyttelse af de områder, der er følsomme over for SO<sub>x</sub>-udledninger, samt på sænkning af den generelt anvendte grænseværdi for bunkerolie.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 14  
(tilpasset)

- (27) Passagerskibe sejler hovedsagelig i havne eller tæt på kystområder, og deres virkninger på menneskers sundhed og miljøet er væsentlige. For at forbedre luftkvaliteten omkring havne og ☒ ved kysterne ☒ kræves det, at sådanne skibe anvender skibsbrændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 1,50 %, indtil strengere svovlstandarder finder anvendelse på alle skibe i medlemsstaternes territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 16

- (28) Med henblik på at lette overgangen til nye motorteknologier med potentiale for væsentligt større emissionsreduktioner inden for søfartssektoren bør Kommissionen undersøge mulighederne for at muliggøre og fremme anvendelsen af gasdrevne motorer i skibe nærmere.
- 

↓ 2012/33/EU recital 17  
(tilpasset)

- (29) For at opfylde målene med ☒ dette ☒ direktiv er det nødvendigt på behørig vis at håndhæve forpligtelserne med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Erfaringen fra gennemførelsen af direktiv 1999/32/EF har vist, at der er et behov for en stærkere overvågnings- og håndhævelsesordning for at sikre behørig gennemførelse af nævnte direktiv. Til det formål er det nødvendigt, at medlemsstaterne sikrer tilstrækkelig hyppig og nøjagtig prøvetagning af skibsbrændstoffer, der markedsføres eller anvendes om bord på skibe, samt regelmæssig kontrol af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester. Det er også nødvendigt, at medlemsstaterne etablerer et system med sanktioner for manglende overholdelse af ☒ dette ☒ direktiv, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning. For at sikre en mere gennemsigtig information er det også hensigtsmæssigt

at fastsætte bestemmelse om, at registeret over lokale leverandører af skibsbrændstoffer  skal  gøres offentligt tilgængeligt.

---

↓ 2012/33/EU betragtning 18  
(tilpasset)

- (30)  Dette direktiv bør indeholde  detaljerede angivelser med hensyn til rapportens indhold og format for at sikre en mere harmoniseret rapportering.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 20  
(tilpasset)

- (31) Opfyldelse af de lave svovlgrænser for skibsbrændstof, navnlig i  SO<sub>x</sub>-kontrolområder , kan resultere i en væsentlig forøgelse af prisen for sådanne brændstoffer, i hvert fald på kort sigt, og kan have en negativ virkning på nærskibsfartens konkurrenceevne sammenlignet med andre transportformer samt på industriernes konkurrenceevne i de lande, der grænser op til  SO<sub>x</sub>-kontrolområder . Der er behov for egnede løsninger for at reducere omkostningerne til overholdelse af kravene for de berørte industrier, såsom at muliggøre alternative, mere omkostningseffektive metoder til overholdelse af kravene end brændstofbaseret overholdelse af kravene, og at yde støtte, hvor det er nødvendigt. Kommissionen vil bl.a. på basis af rapporter fra medlemsstaterne nøje overvåge skibsfartssektorens efterlevelse af de nye brændstofkvalitetsstandarder, især ud fra muligheden for et modalskift fra søtransport til landbaseret transport, og vil om fornødent træffe de nødvendige foranstaltninger til at modvirke en sådan tendens.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 21

- (32) Det er vigtigt at begrænse modalskiftet fra søtransport til landbaseret transport, eftersom en voksende andel varer transporteret ad landevej i mange tilfælde ville være i modstrid med Unionens målsætninger vedrørende klimaforandringer og ville øge de trafikale trængselsproblemer.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 22

- (33) Omkostningerne ved nye krav til reduktion af svovldioxidemissioner kan medføre et modalskift fra søtransport til landbaseret transport og kan have negative konsekvenser for erhvervslivets konkurrenceevne. Kommissionen bør i fuld udstrækning gøre brug af instrumenter som Marco Polo og de transeuropæiske transportnet for at yde målrettet bistand med henblik på at minimere risikoen for et modalskift. Medlemsstaterne kan finde det nødvendigt at yde støtte til operatører, der berøres af dette direktiv i overensstemmelse med de gældende regler for statsstøtte.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 23  
(tilpasset)

- (34) I overensstemmelse med de eksisterende retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse, og med forbehold for fremtidige ændringer af disse, kan medlemsstaterne yde statsstøtte til operatører, der berøres af dette direktiv, herunder støtte til ombygning af eksisterende fartøjer, hvis sådanne støtteforanstaltninger anses

for forenelige med det indre marked i overensstemmelse med artikel 107 og 108 i TEUF, navnlig i lyset af de gældende retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse. Kommissionen kan i denne forbindelse tage hensyn til, at  $\boxtimes$  brugen af  $\boxtimes$  visse emissionsreduktionsmetoder går videre end kravene i dette direktiv ved at reducere ikke blot  $\boxtimes$  emissioner af svovldioxid  $\boxtimes$ , men også andre emissioner.

---

↓ 2012/33/EU betragtning 24  
(tilpasset)

- (35) Adgang til emissionsreduktionsmetoder bør fremmes. De pågældende metoder kan give emissionsreduktioner, der mindst svarer til eller endog er større end dem, der kan opnås ved anvendelse af brændstof med lavt svovlindhold, forudsat at de ikke har nogen væsentlige negative virkninger på miljøet, såsom marine økosystemer, og at de udvikles i henhold til passende godkendelses- og kontrolmekanismer. De allerede kendte alternative metoder, såsom anvendelse af anlæg om bord til rensning af udstødningsgasser, blanding af brændstof og flydende naturgas (LNG) eller anvendelse af biobrændstoffer, bør anerkendes i Unionen. Det er vigtigt at fremme afprøvningen og udviklingen af nye emissionsreduktionsmetoder for bl.a. at begrænse modalskift fra søtransport til landbaseret transport.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 25

- (36) Emissionsreduktionsmetoder har potentiale for betydelige emissionsreduktioner. Kommissionen bør derfor fremme afprøvningen og udviklingen af disse teknologier ved bl.a. at overveje at etablere et samfinansieret fælles program med erhvervslivet baseret på principper fra lignende programmer, såsom Clean Sky-programmet.
- 

↓ 2012/33/EU betragtning 26

- (37) Kommissionen bør i samarbejde med medlemsstaterne og de interesserede parter yderligere udvikle de foranstaltninger, der blev udpeget i arbejdsdokumentet af 16. september 2011 fra Kommissionens tjenestegrene om reduktion af emissioner af forurenende stoffer fra søtransport og værktøjskassen til bæredygtig vandtransport.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 23

- (38) Hvis forsyningerne af råolie, olieprodukter eller andre kulbrinter afbrydes, kan Kommissionen tillade, at der anvendes en højere grænseværdi inden for en medlemsstats område.
- 

↓ 1999/32/EF betragtning 24

- (39) Medlemsstaterne bør indføre passende ordninger til overvågning af overholdelsen af dette direktivs bestemmelser. De bør tilsende Kommissionen rapporter om svovlindholdet i flydende brændstoffer.

---

↓ 2012/33/EU betragtning 30  
(tilpasset)

- (40) Beføjelsen til at vedtage retsakter bør delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF, for så vidt angår ændring af de ækvivalente emissionsværdier og kriterierne for anvendelse af emissionsreduktionsmetoder  i bilagene til dette  direktiv  med henblik på at tilpasse dem  til den videnskabelige og tekniske udvikling, således  at der sikres  streng overensstemmelse med de relevante IMO-instrumenter, og for så vidt angår ændring af artikel 2, litra a) til e) og p), artikel 13, stk. 2, litra b), nr. i), og artikel 13, stk. 3, i  dette  direktiv med henblik på at tilpasse  disse  bestemmelser til den videnskabelige og tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

---

↓ 2012/33/EU betragtning 31  
(tilpasset)

- (41) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af  dette  direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>13</sup>.

---

↓ 2012/33/EU betragtning 32

- (42) Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002<sup>14</sup> bør bistå Kommissionen med godkendelse af de emissionsreduktionsmetoder, der ikke er dækket af Rådets direktiv 96/98/EF<sup>15</sup>.

---

↓ 2012/33/EU betragtning 29  
(tilpasset)

- (43) Det er vigtigt for gennemførelsen af  dette  direktiv, at der findes sanktioner, som er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning. Medlemsstaterne bør lade sådanne sanktioner omfatte bøder, der er udregnet på en sådan måde, at det sikres, at bøderne som minimum fratager de ansvarlige de økonomiske fordele ved overtrædelsen, og at bøderne gradvist forhøjes ved gentagne overtrædelser. Medlemsstaterne bør meddele Kommissionen bestemmelserne om sådanne sanktioner.

---

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

<sup>15</sup> Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om udstyr på skibe (EFT L 46 af 17.2.1997, s. 25).



(44) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag III, del B, angivne frister for gennemførelse af direktiverne i national ret —

---

↓ 1999/32/EF

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### **Formål og anvendelsesområde**

1. Formålet med dette direktiv er at mindske emissionen af svovldioxid fra forbrænding af visse typer flydende brændstof og derved reducere de skadelige virkninger af denne emission for mennesker og miljø.

---

↓ 2005/33/EU Art. 1, nr. 1

2. Reduktion af emissionen af svovldioxid fra forbrænding af visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer skal opnås ved fastsættelse af grænser for svovlindholdet i sådanne brændstoffer som betingelse for, at de kan anvendes inden for medlemsstaternes område, territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner.

Grænserne for svovlindholdet i visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer som fastsat i dette direktiv gælder imidlertid ikke for:

- a) brændstoffer, der er bestemt til forskning og testning
  - b) brændstoffer, der er bestemt til forarbejdning inden endelig forbrænding
  - c) brændstoffer, der skal forarbejdes i raffinaderiindustrien
- 

↓ 2005/33/EU Art. 1, nr. 1  
(tilpasset)

- d) brændstoffer, der anvendes og markedsføres i områderne i  Unionens  yderste periferi under forudsætning af, at den pågældende medlemsstat i disse områder kan sikre:
  - i) at luftkvalitetsnormerne overholdes
  - ii) at der ikke anvendes svær fuelolie, hvis svovlindhold overstiger 3 vægtprocent
- e) brændstoffer, der anvendes af krigsskibe og andre fartøjer i militær tjeneste. Den enkelte medlemsstat  skal  imidlertid  bestræbe sig  på ved hjælp af passende foranstaltninger, der ikke hindrer driften eller manøvreedygtigheden af sådanne skibe, at sikre, at skibene handler på en måde, der er i overensstemmelse med dette direktiv, for så vidt det er rimeligt og praktisk muligt
- f) enhver brændstofanvendelse på et fartøj, der er nødvendig med det specifikke formål at sikre et skibs sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet
- g) enhver brændstofanvendelse , der er nødvendig  på et skib som følge af skade på skibet eller dets udstyr under forudsætning af, at der efter skadens indtræden er

blevet truffet alle rimelige forholdsregler med henblik på at forebygge eller minimere overskridende emissioner og at der  snarest muligt  er truffet forholdsregler for at reparere skaden. Dette gælder ikke, hvis rederiet eller føreren har voldt skade forsætligt eller skødesløst

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 1

- h) brændstoffer, der benyttes om bord på skibe, der anvender emissionsreduktionsmetoderne i overensstemmelse med artikel 8 og 10 uden at dette berører artikel 5.

↓ 1999/32/EF

## Artikel 2

### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 2, litra a)  
(tilpasset)

- a. » svær  fuelolie«:
- i) ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof som henhører under KN-kode 2710 19 51  til  2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35  eller  2710 20 39,  undtagen skibsbrændstof,  eller
  - ii) ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der (bortset fra gasolie som defineret i  litra b) og skibsbrændstoffer som defineret i litra c), d) og e))  ud fra sine destillationsgrænser henhører under de svære olier, som er bestemt til anvendelse som brændstof, og hvoraf mindre end 65 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 250 °C efter ASTM D 86-metoden. Kan destillationen ikke bestemmes efter ASTM D 86-metoden, klassificeres olieproduktet også som  svær  fuelolie
- b. »gasolie«:
- i) ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som henhører under KN-kode 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 eller 2710 20 19,  undtagen skibsbrændstof,  eller
  - ii) ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, hvoraf mindre end 65 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 250 °C, og hvoraf mindst 85 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 350 °C efter ASTM D86-metoden  undtagen skibsbrændstof, .

Dieselolie som defineret i artikel 2, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF<sup>16</sup> er ikke omfattet af denne definition. Brændstoffer til mobile ikke-vejgående maskiner og landbrugstraktorer er heller ikke omfattet af denne definition.

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58).

---

↓ 2009/30/EF Art. 2, nr. 1, litra a)  
(tilpasset)

- c. »skibsbrændstof«: ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der er bestemt til eller anvendes om bord på et fartøj, herunder brændstoffer som defineret i ISO 8217. Det omfatter ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, der anvendes om bord på fartøjer til sejlads på indre vandveje eller fritidsfartøjer som defineret i ☒ henholdsvis artikel 2 i ☒ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF<sup>17</sup> og ☒ i artikel 1, stk. 3, i ☒ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF<sup>18</sup>, når sådanne fartøjer er til søs
- 

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 2, litra b)

- d. »marin dieselolie«: ethvert skibsbrændstof som defineret for DMB-kvalitet i tabel I i ISO 8217 med undtagelse af henvisningen til svovlindholdet
- e. »marin gasolie«: ethvert skibsbrændstof som defineret for DMX-, DMA- og DMZ-kvaliteter i tabel I i ISO 8217 med undtagelse af henvisningen til svovlindholdet
- 

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 2, litra d)

- f. »Marpol-konventionen«: den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978
- 

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 2, litra d)  
(tilpasset)

- g. »Marpol-konventionens bilag VI«: ☒ bilaget ☒ med regler for forebyggelse af luftforurening fra skibe til Marpol-konventionen
- h. »SO<sub>x</sub>-kontrolområder«: havområder som defineret af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i henhold til Marpol-konventionens bilag VI
- i. »passagerskibe«: skibe, som befordrer mere end 12 passagerer, idet der ved »passager« forstås enhver person, bortset fra:
- i) skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib, og
  - ii) børn under et år
- j. »rutebart«: en række ☒ passagerskibsoverfarter ☒, der besejler afstanden mellem de samme to eller flere havne, eller en række rejser fra og til den samme havn, uden at der lægges til andre steder, enten:

---

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF af 16. december 1997 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner (EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1).

<sup>18</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF af 16. juni 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer (EFT L 164 af 30.6.1994, s. 15).

- i) i henhold til en offentliggjort fartplan eller
  - ii) med så regelmæssige eller hyppige overfarer, at det svarer til en fartplan
- k. »krigsskib«: et skib, som tilhører en stats væbnede styrker, som er forsynet med de ydre kendetegn for sådanne skibe af dens nationalitet, som er under kommando af en af statens regering behørigt udnævnt officer, hvis navn fremgår af den officielle fortegnelse over flådens officerer eller et tilsvarende dokument, og som har en besætning, der er underkastet almindelig militær disciplin
- 

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 2, litra d)  
(tilpasset)

- l. »skibe ved kaj«: skibe, som er sikkert fortøjet eller ankret op i en havn  i Unionen  i forbindelse med lastning, losning  eller  ophold (hotelling), inklusive det tidsrum, hvor de ikke foretager ladningsvirksomhed
- 

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 2, litra d)

- m. »markedsføring«: forsyning eller tilrådighedsstillelse for tredjemand, mod eller uden betaling, hvor som helst inden for medlemsstaternes jurisdiktion, af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord. Det omfatter ikke forsyning eller tilrådighedsstillelse af disse skibsbrændstoffer til eksport i skibes fragttanke
- 

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 2, litra d)  
(tilpasset)

- n. »områderne i den yderste periferi«: de franske oversøiske departementer, Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer, jf. 349  i TEUF
- 

↓ 2012/33/EU Art. 1, stk. 2,  
litra c)

- o. »emissionsreduktionsmetode«: ethvert tilbehør, materiale, anordning eller apparat til anbringelse i et skib eller anden procedure, alternativ fuelolie eller metode til overholdelse af kravene, der anvendes som et alternativ til skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold, som opfylder de krav, der er fastsat i dette direktiv, som kan kontrolleres, kvantificeres og håndhæves
- 

↓ 1999/32/EF

- p. »ASTM-metode«: de prøvemethoder, der er fastlagt af American Society for Testing and Materials i 1976-udgaven af standarddefinitioner og specifikationer for mineralolieprodukter og smøremidler
- q. »fyringsanlæg«: ethvert teknisk apparatur, hvori brændstoffer forbrændes med henblik på anvendelse af den producerede varme.

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 3  
(tilpasset)

### Artikel 3

#### Maksimalt svovlindhold i svære fuelolie

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 3, litra a)  
(tilpasset)

1. Medlemsstaterne sikrer, at  svære  fuelolier ikke anvendes på deres område, hvis deres svovlindhold overstiger 1 vægtprocent.

2. Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissioner fra kompetente myndigheders side finder stk. 1 ikke anvendelse indtil den 31. december 2015 for  svære  fuelolier, der anvendes:

- a) i fyringsanlæg, som er omfattet af direktiv 2001/80/EF, som er underlagt direktivets artikel 4, stk. 1 eller 2, eller artikel 4, stk. 3, litra a), og som overholder de emissionsgrænser for  svovldioxid  for sådanne anlæg som fastlagt i direktivet
- b) i fyringsanlæg, som er omfattet af direktiv 2001/80/EF, som er underlagt direktivets artikel 4, stk. 3, litra b), og artikel 4, stk. 6, og hvis månedlige gennemsnitlige emissioner  af svovldioxid  ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3  volumenprocent  på tør basis
- c) i fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a) eller b), og hvis månedlige gennemsnitlige emissioner  af svovldioxid  ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3  volumenprocent  på tør basis
- d) til forbrænding i raffinaderier, hvis de gennemsnitlige månedlige emissioner  af svovldioxid  for alle raffinaderiets  fyringsanlæg , uanset typen af brændstof eller brændstoffkombinationer, men undtagen fyringsanlæg, der er omfattet af litra a) og b), gasturbiner og gasmotorer, ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis.

3. Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissioner fra kompetente myndigheders side finder stk. 1 ikke anvendelse fra den 1. januar 2016  på svære  fuelolier, der anvendes:

- a) i fyringsanlæg, som er omfattet af kapitel III i direktiv 2010/75/EU, og som overholder emissionsgrænserne for  svovldioxid  for sådanne anlæg, der er anført i bilag V til nævnte direktiv, eller, hvis disse emissionsgrænseværdier ikke finder anvendelse i medfør af nævnte direktiv, for hvilke de månedlige gennemsnitlige emissioner  af svovldioxid  ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis
- b) i fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a), og hvis månedlige gennemsnitlige emissioner  af svovldioxid  ikke overstiger 1 700mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis
- c) til forbrænding i raffinaderier, hvis de gennemsnitlige månedlige emissioner  af svovldioxid  for alle raffinaderiets  fyringsanlæg , uanset typen af brændstof eller brændstoffkombinationer, men undtagen fyringsanlæg, der er omfattet

af litra a), gasturbiner og gasmotorer, ikke overstiger 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> med et iltindhold i røggassen på 3 % vol. på tør basis.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ingen fyringsanlæg, som anvender ☒ svære ☒ fuelolie med en svovlkoncentration over den i stk. 1 fastsatte, kan drives, medmindre en kompetent myndighed udsteder en tilladelse hertil, hvori emissionsgrænserne er fastsat.

---

↓ 1999/32/EF

#### Artikel 4

### Maksimalt svovlindhold i gasolie

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 5

Medlemsstaterne sikrer, at gasolier ikke anvendes på deres område, hvis deres svovlindhold overstiger 0,10 vægtprocent.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 4

#### Artikel 5

### Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer

Medlemsstaterne sikrer, at skibsbrændstoffer ikke anvendes på deres område, hvis deres svovlindhold overstiger 3,50 vægtprocent, bortset fra brændstoffer beregnet til skibe, som anvender de i artikel 8 omtalte emissionsreduktionsmetoder, der fungerer i lukkede systemer.

---

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 5

#### Artikel 6

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 6, litra a)

### Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes i medlemsstaternes territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolområder, herunder SO<sub>x</sub>-kontrolområder, og af passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Unionen

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 6, litra c)

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i områderne i deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer efter vægt overstiger:

- a) 3,50 % fra den 18. juni 2014
- b) 0,50 % fra den 1. januar 2020.

Dette stykke finder anvendelse på alle fartøjer uanset flag, herunder fartøjer, hvis rejse er påbegyndt uden for Unionen, jf. dog denne artikels stk. 2 og 4 samt artikel 7.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 6, litra b)

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i de områder af deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, der omfattes af SO<sub>x</sub>-kontrolområder, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer efter vægt overstiger:

- a) 1,00 % indtil den 31. december 2014
- b) 0,10 % fra den 1. januar 2015.

Dette stykke finder anvendelse på alle fartøjer uanset flag, herunder fartøjer, hvis rejse er påbegyndt uden for Unionen.

Kommissionen tager passende hensyn til eventuelle fremtidige ændringer af kravene i henhold til Marpolkonventionens bilag VI, som gælder inden for SO<sub>x</sub>-kontrolområderne, og fremlægger, hvor dette er hensigtsmæssigt, uden unødigt forsinkelse eventuelle relevante forslag med henblik på ændring af dette direktiv.

---

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 5  
(tilpasset)

3. Stk. 2. finder anvendelse ☒ på samtlige nye farvande, herunder havne, som IMO udpeger som SO<sub>x</sub>-emissionskontrolområder i henhold til regel 14, stk. 3, litra b), i Marpolkonventionens bilag VI ☒ fra ☒ 12 måneder efter ikrafttrædelsen af den pågældende udpegelse ☒.

4. Medlemsstaterne er ansvarlige for at håndhæve stk. 2, i det mindste over for

- fartøjer, der fører deres flag, og
- for så vidt angår medlemsstater, der grænser op til SO<sub>x</sub>-kontrolområder, fartøjer uanset flag, når de befinder sig i den pågældende medlemsstats havne.

Medlemsstaterne kan også træffe yderligere håndhævelsesforanstaltninger over for andre fartøjer i overensstemmelse med international havret.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 6, litra d)  
(tilpasset)

5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner uden for SO<sub>x</sub>-kontrolområder af passagerskibe, der sejler i fast rutefart til eller fra ☒ en havn ☒ i Unionen, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer overstiger 1,50 vægtprocent frem til den 1. januar 2020.

Medlemsstaterne er ansvarlige for at håndhæve dette krav som minimum over for fartøjer, der fører deres flag, og fartøjer uanset flag, når de befinder sig i deres havne.

6. Medlemsstaterne kræver korrekt logbogsføring, herunder over brændstofsift.

7. Medlemsstaterne bestræber sig på at sikre tilgængeligheden af skibsbrændstof, som er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv, og informerer Kommissionen om tilgængeligheden af sådant skibsbrændstof i deres havne og terminaler.

8. Fastslår en medlemsstat, at et skib ikke overholder de krav til skibsbrændstof, som er fastsat i dette direktiv, er medlemsstatens kompetente myndighed berettiget til at kræve, at skibet:

- a) fremlægger en oversigt over de foranstaltninger, der er truffet for at forsøge at efterkomme kravene, og
- b) forelægger dokumentation for, at det har forsøgt at købe skibsbrændstof, der opfylder kravene i dette direktiv, i overensstemmelse med skibets rejseplan, og — i tilfælde af, at det ikke var tilgængeligt som planlagt — at der blev gjort forsøg på at finde alternative kilder for sådant skibsbrændstof, og at der på trods af en stor indsats for at finde frem til skibsbrændstof, der opfylder kravene i dette direktiv, ikke var mulighed for at købe sådant brændstof.

Det kan ikke kræves af skibet, at det afviger fra sin planlagte rejse eller forsinker rejsen urimeligt for at efterkomme kravene.

Hvis et skib afgiver de i første afsnit omtalte oplysninger, skal den pågældende medlemsstat tage højde for alle relevante omstændigheder og den dokumentation, der forelægges, når der træffes afgørelse om de relevante foranstaltninger, der skal gennemføres, herunder afgørelse om at undlade at træffe kontrolforanstaltninger.

Skibet underretter sin flagstat og den kompetente myndighed i den pågældende destinationshavn, når det ikke kan købe skibsbrændstof, der opfylder kravene i dette direktiv.

En havnestat underretter Kommissionen, når et skib har forelagt dokumentation for, at der ikke fandtes tilgængeligt skibsbrændstof, der opfylder kravene i dette direktiv.

9. Medlemsstaterne skal i overensstemmelse med regel 18 i Marpolkonventionens bilag VI:

- a) føre en offentligt tilgængelig fortegnelse over lokale leverandører af skibsbrændstoffer
- b) sikre, at svovlindholdet i alle skibsbrændstoffer, der sælges på deres område, er dokumenteret af leverandøren på en bunkerleveringsattest, der ledsages af en forseglede prøve og er underskrevet af repræsentanter for det modtagende skib
- c) træffe de nødvendige foranstaltninger over for leverandører af skibsbrændstoffer, hvis det konstateres, at de har leveret brændstof, hvis sammensætning ikke svarer til det, der er anført på leveringsattesten
- d) sikre, at der tages de nødvendige skridt til at bringe enhver form for ikke-forskriftsmæssigt skibsbrændstof i overensstemmelse med de gældende bestemmelser.

10. Medlemsstaterne sikrer, at marine dieselolier ikke markedsføres på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende marine dieselolier overstiger 1,50 vægtprocent.

#### Artikel 7

### Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes af skibe, som ligger ved kaj i Unionens havne

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibe, som ligger ved kaj i Unionens havne, ikke anvender skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,10 vægtprocent, idet besætningen dog gives tilstrækkelig tid til at foretage alle nødvendige brændstofsift snarest muligt efter ankomsten til kaj og senest muligt inden afrejsen.

Medlemsstaterne kræver, at tidspunktet for alle brændstofsift anføres i skibenes logbøger.

2. Stk. 1 gælder ikke:

- a) når skibe ifølge offentliggjorte fartplaner skal ligge ved kaj i under to timer
- b) for skibe, der standser alle motorer og anvender strøm fra land, mens de ligger ved kaj i havne.

3. Medlemsstaterne sikrer, at marine gasolier ikke markedsføres på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende marine gasolier overstiger 0,10 vægtprocent.

#### Artikel 8

### Emissionsreduktionsmetoder

1. Medlemsstaterne tillader anvendelse af emissionsreduktionsmetoder for skibe uanset flag i deres havne, territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner som et alternativ til anvendelse af skibsbrændstoffer, som opfylder kravene i artikel 6 og 7, jf. dog nærværende artikels stk. 2 og 4.

2. Skibe, der anvender de i stk. 1 omhandlede emissionsreduktionsmetoder, skal til stadighed opnå reduktioner i emissioner  $\boxtimes$  af svovldioxid  $\boxtimes$ , der mindst svarer til de reduktioner, der ville være opnået ved anvendelse af skibsbrændstoffer, der opfylder kravene i artikel 6 og 7. Ækvivalente emissionsværdier bestemmes i overensstemmelse med bilag I.

3. Medlemsstaterne tilskynder som en alternativ løsning til emissionsreduktion til, at skibe, der ligger ved kaj, gør brug af landbaserede strømforsyningssystemer.

4. De i stk. 1 omhandlede emissionsreduktionsmetoder skal opfylde de kriterier, der er anført i de i bilag II nævnte instrumenter.

5. Hvor dette er begrundet i lyset af videnskabelige og tekniske fremskridt i forhold til alternative emissionsreduktionsmetoder og gjort på en måde, der sikrer streng overensstemmelse med de relevante instrumenter og standarder vedtaget af IMO, tillægges Kommissionen beføjelser til:

- a) at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 om ændring af bilag I og II
- (b) at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede krav for overvågning af emissioner, hvor dette er hensigtsmæssigt. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 17, stk. 2.

*Artikel 9*

**Godkendelse af emissionsreduktionsmetoder til anvendelse om bord på skibe, der sejler under en medlemsstats flag**

1. Emissionsreduktionsmetoder i henhold til direktiv 96/98/EF godkendes i overensstemmelse med nævnte direktiv.
2. Emissionsreduktionsmetoder, der ikke er dækket af denne artikels stk. 1, godkendes efter proceduren i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2099/2002 under hensyn til:
  - a) de retningslinjer, der udarbejdes af IMO
  - b) resultaterne af forsøg, der gennemføres i medfør af artikel 10
  - c) virkningerne på miljøet, herunder de emissionsreduktioner, der kan opnås, og virkninger på økosystemer i beskyttede trafikhavne og anløbssteder og flodmundinger, og
  - d) gennemførligheden af overvågning og kontrol.

*Artikel 10*

**Forsøg med nye emissionsreduktionsmetoder**

Medlemsstaterne kan i samarbejde med andre medlemsstater, når dette er hensigtsmæssigt, godkende forsøg med emissionsreduktionsmetoder på skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, eller i farvande inden for deres jurisdiktion. Under disse forsøg er anvendelse af skibsbrændstoffer, der opfylder kravene i artikel 6 og 7, ikke påkrævet, forudsat at følgende betingelser alle er opfyldt:

- a) Kommissionen og samtlige berørte havnestater får skriftlig meddelelse herom senest seks måneder, inden forsøgene påbegyndes
- b) tilladelserne til forsøg dækker højst 18 måneder
- c) alle medvirkende skibe installerer manipulationssikret udstyr til kontinuerlig overvågning af røggasemissionerne og anvender dette udstyr i hele forsøgsperioden
- d) alle medvirkende skibe opnår emissionsreduktioner, der mindst svarer til dem, der ville være opnået ved hjælp af svovlgrænserne for brændstoffer, der er fastlagt i dette direktiv
- e) der forefindes i hele forsøgsperioden passende systemer til håndtering af affald fra emissionsreduktionsmetoderne
- f) der foretages i hele forsøgsperioden en vurdering af virkningerne på havmiljøet, navnlig på økosystemer i beskyttede trafikhavne, anløbssteder og flodmundinger, og
- g) Kommissionen får forelagt de fuldstændige forsøgsresultater, og de gøres tilgængelige for offentligheden senest seks måneder efter forsøgenes afslutning.

## Artikel 11

### Finansielle foranstaltninger

Medlemsstaterne kan vedtage finansielle foranstaltninger til fordel for operatører, der berøres af dette direktiv, hvis sådanne finansielle foranstaltninger er i overensstemmelse med de gældende og kommende regler for statsstøtte på dette område.

---

↓ 1999/32/EF

## Artikel 12

### Ændringer i brændstofforsyningerne

Hvis en medlemsstat som følge af en pludselig ændring i forsyningerne med råolie, olieprodukter eller andre carbonhydrider har vanskeligheder med at overholde grænserne for maksimalt svovlindhold i artikel 3 og 4, underretter den Kommissionen herom. Kommissionen kan tillade, at der anvendes en højere grænse på den pågældende medlemsstats område i en periode på højst seks måneder. Den underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Enhver medlemsstat kan inden en måned indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet. Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal, kan inden for to måneder træffe anden afgørelse.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 9  
(tilpasset)

## Artikel 13

### Prøvetagning og analyser

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til ved prøvetagning at kontrollere, at svovlindholdet i de anvendte brændstoffer er i overensstemmelse med artikel 3 til 7. Prøvetagning påbegyndes på den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Prøvetagning foretages periodisk, med tilstrækkelig hyppighed, i tilstrækkelige mængder og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof og, i tilfælde af skibsbrændstoffer, for det brændstof, der anvendes af skibe, når de befinder sig inden for relevante havområder og havne. Prøverne analyseres uden unødigt forsinkelse.

2. Følgende metoder til prøvetagning, analyse og inspektion af skibsbrændstoffer  skal  anvendes:

- a) inspektion af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester  og
- b) og i fornødent omfang følgende metoder til prøvetagning og analyse:
  - i) prøvetagning af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, når dette er under levering til skibe, i overensstemmelse med retningslinjer for prøvetagning af fuelolie til påvisning af overensstemmelse med det reviderede bilag VI til Marpolkonventionen vedtaget den 17. juli 2009 ved resolution 182(59) fra IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC), og analyse af dets svovlindhold, eller

- ii) prøvetagning og analyse af svovlindholdet i skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, der er indeholdt i brændstoftanke, hvor dette er teknisk og økonomisk muligt, og i forseglede brændstofprøver om bord på skibe.

3. Som referencemetode til bestemmelse af svovlindholdet benyttes ISO-metode 8754 (2003) eller PrEN ISO 14596 (2007).

For at bestemme, om skibsbrændstoffer, der leveres til og anvendes om bord på skibe, overholder de svovlgrænser, der kræves i artikel 4 til 7, anvendes verifikationsproceduren for brændselsolieprøver i henhold til Marpolkonventionens bilag VI, tillæg VI.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende:

- a) hyppigheden af prøvetagningen
- b) prøvetagningsmetoderne
- c) definition af en prøve, der er repræsentativ for det undersøgte brændstof.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 17, stk. 2.

---

↓ 2005/33/EF Art. 1, nr. 7

#### Artikel 14

### Rapportering og gennemgang

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 10,  
litra a)

1. Hvert år inden den 30. juni forelægger medlemsstaterne på grundlag af resultaterne af det prøvetagnings-, analyse- og inspektionsarbejde, der udføres i overensstemmelse med artikel 13, Kommissionen en rapport om overholdelsen af de svovlstandarder, der er fastsat i dette direktiv for det foregående år.

På grundlag af de rapporter, der modtages i henhold til dette stykkes første afsnit og meddelelserne vedrørende manglende tilgængelighed af skibsbrændstof, som overholder bestemmelserne i dette direktiv, indsendt af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 6, stk. 8, femte afsnit, udarbejder og offentliggør Kommissionen inden for 12 måneder fra den dato, der nævnes i dette stykkes første afsnit, en rapport om gennemførelsen af dette direktiv. Kommissionen evaluerer behovet for yderligere at styrke de relevante bestemmelser i dette direktiv og forelægger i givet fald passende forslag til retsakter.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 10,  
litra c)

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2013 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, som i givet fald ledsages af forslag til retsakter. Kommissionen undersøger i sin rapport potentialet for nedbringelse af luftforureningen under hensyntagen til bl.a.: årlige rapporter, der er fremsendt i overensstemmelse med stk. 1 og 3, iagttaget luftkvalitet og forsuring, brændstofpriser, eventuel økonomisk indvirkning og iagttaget modalskift samt fremskridt i nedbringelsen af emissioner fra skibe.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 10,  
litra b) (tilpasset)

3. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende de oplysninger, der skal medtages i  den i stk. 1 omhandlede rapport  og rapportens format. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 17, stk. 2.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 10,  
litra d) (tilpasset)

#### Artikel 15

##### Tilpasning til videnskabelige og tekniske fremskridt

4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 vedrørende tilpasningerne af artikel 2, litra a) til e) og p) , artikel 13, stk. 2, litra b), nr. i), og artikel 13, stk. 3, til videnskabelige og tekniske fremskridt. Sådanne tilpasninger må ikke resultere i nogen direkte ændringer af dette direktivs anvendelsesområde eller af svovlgrænser for brændstoffer, der er fastlagt i dette direktiv.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 13

#### Artikel 16

##### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 8, stk. 5, og artikel 15, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 17. december 2012. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelserne forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 8, stk. 5, og artikel 15, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8, stk. 5, og artikel 15, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på tre måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med tre måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 12

*Artikel 17*

**Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

---

↓ 2012/33/EU Art. 1, nr. 14  
(tilpasset)

*Artikel 18*

**Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv.

De vedtagne sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning, ligesom de kan omfatte bøder, der ☒ fastsættes ☒ på en sådan måde, at det sikres, at bøderne som minimum fratager de ansvarlige de økonomiske fordele ved overtrædelsen, og at bøderne gradvist forhøjes ved gentagne overtrædelser.

---

↓

*Artikel 19*

**Ophævelse**

Direktiv 1993/32/EF som ændret ved de retsakter, der er nævnt i bilag III, del A, ophæves, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag III, del B, angivne frister for gennemførelse af direktiverne i national ret.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag IV.

---

↓ 1999/32/EF (tilpasset)

*Artikel 20*

**Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft ☒ den 19. juni 2014 ☒.

*Artikel 21*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*