



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 15.7.2011
COM(2011) 439 definitief

2011/0190 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen
betreft**

{SEC(2011) 918 definitief}

{SEC(2011) 919 definitief}

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. CONTEXT VAN HET VOORSTEL

Algemene context

In de Europa 2020-strategie staat de bevordering van een groene, meer competitieve economie waarin efficiënter met hulpbronnen wordt omgesprongen centraal¹. In deze context is verdere beperking van de luchtverontreiniging niet alleen van belang voor de menselijke gezondheid en het milieu, maar draagt deze tevens bij aan de verwezenlijking van het streven naar een duurzamer Europa. Europese maatregelen hebben de afgelopen decennia geresulteerd in een aanzienlijke reductie van de emissies van de meeste luchtverontreinigende stoffen, waaronder zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen, ammoniak en deeltjes (PM). Het merendeel van deze reducties is gerealiseerd door emissiebronnen te land, zoals industriële installaties en wegvervoer. Er zijn aanwijzingen dat verdere reductie van de emissies van dergelijke verontreinigende stoffen significante voordelen heeft voor de gezondheid van EU-burgers, het milieu en de economie in het algemeen.

Aan maritieme emissiebronnen is in het verleden minder aandacht besteed dan aan bronnen te land. Omdat ze zich over grote afstanden kunnen verspreiden, hebben maritieme emissies van luchtverontreinigende stoffen echter ook gevolgen voor het land. Prognoses uit 2005 wijzen uit dat bij het uitblijven van verdere regelgeving, de hoogte van SO₂- en NO_x-emissies in de maritieme sector het totaal aan emissies van deze verontreinigende stoffen van alle bronnen te land in 2020 zal overstijgen².

Motivering en doel van het voorstel

Het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen bepaalt feitelijk de aan verbranding van die brandstoffen gerelateerde SO₂-emissies, evenals de vorming van (secundaire) deeltjes (PM). Bij Richtlijn 1999/32/EG, als gewijzigd, wordt het zwavelgehalte van in maritiem vervoer gebruikte brandstoffen gereguleerd en worden bepaalde in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie overeengekomen regels omgezet in EU-recht. In het bijzonder zijn in de richtlijn strengere bepalingen opgenomen betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die worden gebruikt in gebieden die speciale milieubescherming behoeven, de beheersgebieden voor SO_x-emissie³ (Sulphur Emission Control Areas, SECA's).

Na de wijziging van de richtlijn in 2005 en met krachtige Europese steun zijn in oktober 2008 bepaalde IMO-regels, onder andere met betrekking tot SO₂, herzien. Deze regels zijn opgenomen in bijlage VI bij het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen

¹ Mededeling van de Commissie, Europa 2020 - Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei, COM(2010) 2020 definitief.

² SEC(2005) 1133: Werkdocument van de Commissie bij de Mededeling betreffende de Thematische strategie inzake luchtverontreiniging (COM(2005) 446 definitief), de Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (COM(2005) 447 definitief) en het Werkdocument van de Commissie betreffende de tenuitvoerlegging van het EU-beleid inzake de luchtkwaliteit en de voorbereiding van de uitgebreide beoordeling daarvan, SEC(2011) 342 definitief.

³ SECA's binnen de EU zijn de Oostzee, de Noordzee en het Kanaal.

73/78 (herziene bijlage VI bij MARPOL)⁴. Al ten tijde van de aanneming van de wijziging van de richtlijn in 2005 drongen medewetgevers van de EU, die de noodzaak van verdere beperking van zeevaartemissies voorzagen, er bij de Commissie op aan de wettelijke bepalingen betreffende het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen te herzien.

Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Unie

Dit voorstel is in overeenstemming met artikel 191 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en beoogt in een hoog niveau van bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu te voorzien. Het is bovendien in overeenstemming met de Europa 2020-strategie en de daaraan gelieerde vlaggenschipinitiatieven, met name die betreffende de routekaarten voor een koolstofarme samenleving en de Innovatie-Unie, evenals met bestaand Europees beleid inzake duurzaam vervoer.

2. RESULTATEN VAN OVERLEG MET DE BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Openbare raadpleging

Ter voorbereiding van deze wijziging is door de Commissie in de periode van 29 oktober 2010 tot en met 5 januari 2011 een online raadpleging gehouden die toegankelijk was voor alle belanghebbende partijen (waaronder organisaties, lidstaten, ngo's en het grote publiek). Belanghebbenden werd gevraagd hun ideeën kenbaar te maken met betrekking tot de mogelijke opname van de meest recente toepasselijke IMO-regels in de wetgeving van de EU. Los van de openbare raadpleging heeft de Commissie ook geregeld vertegenwoordigers van de lidstaten en overige belanghebbenden geraadpleegd.

De openbare raadpleging heeft 244 reacties van verschillende organisaties opgeleverd. Het belang van de herziene bijlage VI bij MARPOL voor verbetering van de luchtkwaliteit binnen de EU wordt door alle belanghebbenden onderkend. De meeste deelnemers aan de raadpleging menen dat de Europese bepalingen inzake reductietechnologieën in overeenstemming moeten worden gebracht met de herziene bijlage VI bij MARPOL. Het brede scala aan reductietechnologieën moet in hun ogen worden toegestaan, waarbij afdoende bescherming voor het milieu moet worden gewaarborgd. De deelnemers zijn het er verder over eens dat uitbreiding en harmonisering van de controle op en handhaving van de zwavelnormen een belangrijk hulpmiddel is bij het realiseren van de beoogde milieuverbeteringen. Een aantal belanghebbenden maakt zich zorgen over de kosten van de nieuwe vereisten en het mogelijke risico van modal shifts (van de korte vaart naar wegvervoer), met name in gebieden waar de zwavelnormen strenger zijn (SECA's). Anderen onderstrepen de noodzaak van onmiddellijke Europese maatregelen om een reactie van de industrie te stimuleren en de milieuvoordelen van de herziene bijlage VI bij MARPOL te vrijwaren.

Uitgebreide informatie over de resultaten van de openbare raadpleging is opgenomen in de effectbeoordeling bij dit voorstel⁵.

Externe expertise en openbare informatie

⁴ Resolutie MEPC.176(58) van 10 oktober 2008 (herziene bijlage VI bij MARPOL).

⁵ SEC [verwijzing].

In het kader van de voorbereidende werkzaamheden die hebben geleid tot het onderhavige voorstel zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn na afronding beschikbaar gesteld op de webpagina van de Commissie over Europese beleidsmaatregelen inzake zeevaartemissies: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Resultaten van de effectbeoordeling

Verwacht wordt dat de nieuwe internationale grenswaarden voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen de uitstoot van zwaveldioxide door de maritieme sector aanzienlijk zullen doen afnemen. Dit draagt in hoge mate bij aan de verwezenlijking van de algemene milieudoelstellingen die zijn vastgesteld in de thematische strategie inzake luchtverontreiniging van 2005, evenals van de specifieke doelstellingen die in de richtlijn worden genoemd. Belangrijke aanvullende voordelen hebben daarnaast betrekking op de beperking van de uitstoot van deeltjes en NO_x (een belangrijke uitgangsstof van ozon op leefniveau). Het is van essentieel belang dat deze beoogde voordelen worden gerealiseerd, niet in het minst om de naleving van de bestaande grenswaarden met betrekking tot de luchtkwaliteit te bevorderen.

De effectbeoordeling bevestigt de kosteneffectiviteit van het volledig afstemmen van de richtlijn op de striktere brandstofnormen van de IMO en de regels inzake emissiereductiemethoden. Uit de bevindingen blijkt dat de in 2008 herziene bijlage VI bij MARPOL de EU naar schatting 15 tot 34 miljard euro oplevert in termen van verbeterde gezondheid en terugdringing van het sterftcijfer. De uitvoeringskosten van de herziening variëren van 2,6 tot 11 miljard euro. De voordelen van de herziening overstijgen de kosten daarvan dus met een factor drie tot dertien.

Behalve voor de afstemming van de richtlijn op de IMO-regels wordt in de effectbeoordeling ook gepleit voor het behoud van de koppeling tussen de strengere brandstofnormen binnen SECA's en die welke gelden voor passagiersschepen op geregelde lijndiensten buiten SECA's. De introductie van een nieuwe SECA-norm voor passagiersschepen zou echter met vijf jaar worden uitgesteld om potentiële brandstoffentekorten te voorkomen. De kosten-batenverhouding voor deze optie varieert van 1,5 tot 6 (als de 0,1% norm wordt geïntroduceerd in 2020) en van 0,8 tot 10 (als de 0,1% norm wordt geïntroduceerd in 2025).

In de effectbeoordeling is tevens gekeken naar de vraagstukken die tijdens de herziening van de richtlijn zijn vastgesteld. In het bijzonder is gebleken dat de handhavingsbepalingen in de richtlijn een aantal zwakke punten kennen (vooral wat betreft monsterneming en verslaglegging). In de effectbeoordeling wordt voorgesteld in eerste instantie richtsnoeren voor de monitoring en de tenuitvoerlegging van de richtlijn te ontwikkelen. Mocht deze aanpak niet het gewenste effect sorteren, dan moet de vaststelling van bindende regels worden overwogen.

Ten slotte wordt in de effectbeoordeling aanbevolen dat de Europese Commissie en de lidstaten bestaande instrumenten gebruiken en, waar mogelijk en waar nodig, aanpassen, om de industrie te ondersteunen bij de overgang naar de beste beschikbare nieuwe technologienormen, waaronder die welke zijn overeengekomen in het kader van de IMO of door andere belangrijke organisaties (met name voor NO_x, PM en GHG).

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Samenvatting van de voorgestelde maatregelen

Dit voorstel beoogt herziening van Richtlijn 99/32/EG inzake het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen, met als doel:

- (1) Afstemming van de richtlijn op de IMO-regels betreffende brandstofnormen, waaronder de buiten SECA's geldende normen;
- (2) Afstemming van de richtlijn op de IMO-regels betreffende de emissiereductiemethoden;
- (3) Handhaving van de koppeling tussen de strengere brandstofnormen in SECA's (volgens welke voor scheepsbrandstoffen nu een maximumzwavelgehalte van 1,5% geldt en vanaf 2015 van 0,1%) en die welke gelden voor passagiersschepen op geregelde lijndiensten buiten SECA's (momenteel 1,5%);
- (4) Uitbreiding van de Europese controle- en handhavingsregeling.

Opname van de internationale brandstofnormen in het recht van de EU verhoogt de effectiviteit van deze normen omdat ze zouden worden bewaakt en gehandhaafd in het kader van de regeling van de EU, die effectiever is dan het internationale handhavingssysteem. De voorgestelde uitbreiding van de toegang tot en bevordering van het gebruik van innovatieve emissiereductiemethoden als een alternatieve nalevingsoptie komt tegemoet aan zorgen over de kostenimplicaties van de nieuwe IMO-regels voor bepaalde industrieën. De IMO-nalevingskosten nemen hierdoor aanmerkelijk af (met 50% tot 88%), terwijl de ontwikkeling van innovatieve industriële oplossingen wordt bevorderd, overeenkomstig de prioriteiten van de Europa 2020-strategie en artikel 3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU). Strengere brandstofnormen voor passagiersschepen op geregelde lijndiensten die voornamelijk actief zijn in havens of dicht bij de kust, zouden bovendien zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit in kustgebieden. Om potentiële brandstoffentekorten te voorkomen zou de introductie van de strengere brandstofnormen voor passagiersschepen vijf jaar worden uitgesteld ten opzichte van die in SECA's. Ten slotte is het van bijzonder belang de controle en handhaving door de EU uit te breiden, omdat de aanmerkelijk strengere brandstofnormen en de daarmee gepaard gaande nalevingskosten het aantrekkelijker kunnen maken de normen te omzeilen.

Deze maatregelen dragen bij aan een betere tenuitvoerlegging en handhaving van de richtlijn door nationale overheden, evenals aan een vereenvoudigde naleving door de industrie, en moeten leiden tot een hoog niveau van milieubescherming.

Rechtsgrondslag

De primaire doelstelling van de richtlijn is de bescherming van het milieu. Dit voorstel is dan ook gebaseerd op artikel 192 VWEU.

Subsidiariteitsbeginsel

Het recht van de EU om het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen met aanmerkelijke gevolgen voor de interne markt en het milieu te reguleren, is vastgesteld in het VWEU. In artikel 3 VEU is het volgende bepaald: 'De Unie brengt een interne markt tot stand. Zij zet zich in voor de duurzame ontwikkeling van Europa, op basis van een evenwichtige

economische groei en van prijsstabiliteit, een sociale markteconomie met een groot concurrentievermogen die gericht is op volledige werkgelegenheid en sociale vooruitgang, en van een hoog niveau van bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu.' Daarnaast is in artikel 191 VWEU het volgende bepaald: 'Het beleid van de Unie op milieugebied draagt bij tot [...] behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu, bescherming van de gezondheid van de mens, behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen, bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen [...]'.

De mondiale dimensie van de scheepvaart en de grensoverschrijdende gevolgen van luchtverontreiniging door verbranding van zwavelhoudende brandstoffen maken vaststelling van gemeenschappelijke regels voor alle lidstaten nodig. Bij gebrek aan dergelijke regels zouden verschillende nationale normen gelden voor schepen in Europese wateren. Een dergelijke juridische lappendeken zou exploitatie van de scheepvaartindustrie in de EU uiterst complex en kostbaar maken en zou dus de interne markt verstoren.

Uitsluitend een geharmoniseerd stelsel op Europees niveau, met een uitgebreide controle- en handhavingsregeling, waarborgt effectieve tenuitvoerlegging en toepassing van de internationale brandstofnormen in alle lidstaten⁶.

Gedetailleerde toelichting op het voorstel

Artikel 1

Dit artikel bevat elk van de voorgestelde wijzigingen van Richtlijn 1999/32/EG.

- (1) Artikel 2 van Richtlijn 1999/32/EG wordt gewijzigd om de definities van dieselolie voor de zeescheepvaart en gasolie voor de zeescheepvaart aan te passen aan de meest recente ISO-normen en om de definitie van 'emissiereductiemethode' uit te breiden en deze af te stemmen op de definitie van equivalenten in voorschrift 4 van de herziene bijlage VI bij MARPOL.
- (2) Volgende op de vaststelling van Richtlijn 2010/75 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging)⁷, waarmee de Europese wetgeving inzake industriële emissies wordt herschikt, wordt artikel 3 gewijzigd om de bepalingen betreffende het maximumzwavelgehalte van zware stookolie aan te passen.
- (3) Artikel 3 bis wordt toegevoegd om te voorkomen dat in lidstaten scheepsbrandstoffen worden gebruikt of in de handel worden gebracht met een zwavelgehalte dat de algemene norm van 3,5 massaprocent overschrijdt. Met deze bepaling wordt met name beoogd het risico aan te pakken dat de mogelijkheid om in plaats van laagzwavelige destillatiebrandstoffen, zware stookolie met emissiereductiemethoden te gebruiken, leidt tot het gebruik en het in de handel brengen van brandstoffen van slechte kwaliteit. Reductiemethoden maken ontzwaveling van brandstof met een hoog zwavelgehalte mogelijk, evenals de reductie van emissies van zwaveldioxide naar de lucht. Als voor emissiereductie echter brandstoffen van mindere kwaliteit met een hoog zwavelgehalte

⁶ Een gedetailleerde toelichting op het subsidiariteitsbeginsel is beschikbaar in de effectbeoordeling bij dit voorstel.

⁷ PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17.

worden gebruikt, kan dat resulteren in lozing van afvalwater met een hoge dichtheid en negatieve gevolgen hebben voor het zeemilieu. Waarborging van een minimale brandstofkwaliteit is er tevens op gericht het risico van motorpech op schepen te voorkomen.

- (4) In artikel 4 betreffende het maximumzwavelgehalte van gasolie worden de verwijzingen naar de achterhaalde datums van de inwerkingtreding van grenswaarden voor het zwavelgehalte geschrapt.
- (5) Artikel 4 bis wordt als volgt gewijzigd:
 - Een nieuwe bepaling wordt geïntroduceerd ten aanzien van de buiten SECA's geldende norm voor zwavel in brandstof ("algemene norm");
 - De binnen SECA's geldende normen voor zwavel in brandstof worden afgestemd op de herziene bijlage VI bij MARPOL;
 - Voor passagiersschepen buiten SECA's wordt in 2020 een grenswaarde voor het zwavelgehalte van 0,1% geïntroduceerd; hiermee wordt de koppeling hersteld van de vereisten voor passagiersschepen buiten SECA's met die welke gelden binnen SECA's;
 - Verduidelijkt wordt dat het register van lokale leveranciers van scheepsbrandstoffen dat lidstaten verplicht bijhouden, openbaar beschikbaar moet zijn;
 - Achterhaalde verwijzingen worden geschrapt;
 - De Commissie wordt toegestaan nieuwe SECA's aan te wijzen op basis van het besluit van de IMO.
- (6) In artikel 4 ter wordt de vrijstelling van de in artikel 4 ter, lid 1, bedoelde verplichting voor bepaalde schepen die actief zijn op Grieks grondgebied geschrapt omdat de periode waarvoor die was toegekend, is verstreken en wordt de verwijzing naar de achterhaalde datums van de inwerkingtreding van de grenswaarden voor het zwavelgehalte geschrapt.
- (7) Artikel 4 quater wordt gewijzigd en artikel 4 quinquies en artikel 4 sexies worden toegevoegd om de richtlijn af te stemmen op de herziene bijlage VI bij MARPOL en aan te passen aan technische ontwikkelingen. In het bijzonder moeten lidstaten krachtens de voorgestelde richtlijn schepen toestaan emissiereductiemethoden te gebruiken als een alternatief voor het gebruik van scheepsbrandstoffen met een laag zwavelgehalte, op voorwaarde dat deze schepen reducties van zwaveldioxide-emissies blijven realiseren die overeenkomen met die welke zouden zijn gerealiseerd indien brandstof met een laag zwavelgehalte was gebruikt. Voor het gebruik van emissiereductiemethoden gelden bovendien bepaalde criteria waarmee moet worden voorkomen dat deze methoden significante negatieve gevolgen en risico's hebben voor de menselijke gezondheid en het milieu. De criteria worden vastgesteld door de IMO, met de mogelijkheid van aanvulling of wijziging door een besluit van de Commissie of, bij het ontbreken van IMO-instrumenten, door de Europese Commissie. De emissiereductiemethoden voor gebruik door schepen varende onder de vlag van een van de lidstaten worden goedgekeurd op basis van Richtlijn 96/98/EG van 20 december

1996 inzake uitrusting van zeeschepen⁸ of op basis van deze richtlijn, door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 opgerichte Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen. De procedure en voorwaarden voor het testen van nieuwe reductiemethoden blijven ongewijzigd.

- (8) Artikel 6 wordt gewijzigd om de Commissie de bevoegdheid te verlenen voor het vaststellen van de bemonsteringsfrequentie, de bemonsteringsmethoden en de definitie van een representatief monster van de onderzochte brandstof, evenals voor het aanpassen van de methode ter bepaling van het zwavelgehalte en de controleprocedure voor brandstof aan de nieuwste internationale technische normen.
- (9) Artikel 7 wordt gewijzigd om de reikwijdte te verduidelijken van het in de richtlijn genoemde, door de lidstaten bij de Commissie in te dienen verslag inzake het zwavelgehalte van brandstoffen en om de Commissie de bevoegdheid te verlenen voor het vaststellen van de indeling en de inhoud van dat verslag. Door de wijziging wordt ook artikel 7, lid 4, over de aanpassingen van de desbetreffende bepalingen van de richtlijn aan wetenschappelijke en technische ontwikkelingen, aangepast aan de nieuwe comitéprocedure van het Verdrag van Lissabon.
- (10) Artikel 8 wordt verwijderd, omdat het verwijst naar een richtlijn die is ingetrokken.
- (11) Artikel 9 wordt verwijderd omdat de richtlijn niet voorziet in uitvoeringsbesluiten.
- (12) Artikel 9 bis wordt toegevoegd om voorwaarden vast te stellen voor de uitoefening van de bevoegdheid van de Europese Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen.

Artikel 2

Dit artikel verplicht de lidstaten ertoe de voorgestelde richtlijn om te zetten.

Artikel 3

Dit artikel heeft betrekking op de datum van de inwerkingtreding van de voorgestelde richtlijn.

Artikel 4

In dit artikel wordt de voorgestelde richtlijn tot de lidstaten gericht.

4. BUDGETTAIRE GEVOLGEN

Het voorstel heeft geen budgettaire gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE OPMERKINGEN

Het voorstel van de Commissie gaat vergezeld van de mededeling waarvan in sectie 4 voorstellen voor handavingsstrategieën worden gedaan en bestaande hulpmiddelen en

⁸ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 25.

mogelijke toekomstige maatregelen worden uiteengezet die de industrie helpen tegemoet te komen aan de milieu-uitdagingen waarmee zij zich geconfronteerd ziet.

De Commissie is ook voornemens Richtlijn 1999/32/EG en de daaropvolgende wijzigingen daarvan, waaronder dit wijzigingsvoorstel zodra het is aangenomen door het Europees Parlement en de Raad, te codificeren. Dit maakt Richtlijn 1999/32/EG leesbaarder en juridisch helder en draagt bij aan de realisatie van de Europese strategie voor betere regelgeving.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie⁹,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁰,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹¹,

Overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Een van de doelstellingen van het milieubeleid van de Unie, zoals vastgesteld in de milieuactieprogramma's en in het bijzonder in het bij Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad¹² vastgestelde Zesde Milieuactieprogramma, is het realiseren van luchtkwaliteitsniveaus die geen significante negatieve effecten en risico's voor de menselijke gezondheid en het milieu tot gevolg hebben.
- (2) Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG¹³ stelt het maximaal toegestane zwavelgehalte vast van in de Unie gebruikte zware stookolie, gasolie en scheepsgasolie.
- (3) Zeevaartemissies door de verbranding van scheepsbrandstoffen met een hoog zwavelgehalte dragen bij aan luchtverontreiniging in de vorm van zwaveldioxide en deeltjes, die schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid en bijdragen aan verzuring.

⁹ PB C , , blz. .

¹⁰ PB C , , blz. .

¹¹ PB C , , blz. .

¹² PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

¹³ PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13.

- (4) Overeenkomstig Richtlijn 1999/32/EG dient de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit te brengen over de tenuitvoerlegging van de richtlijn en eventuele voorstellen tot wijziging ervan te doen, in het bijzonder inzake de verlaging van de zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen binnen beheersgebieden voor SO_x-emissie (SECA's), daarbij rekening houdend met werkzaamheden in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).
- (5) In 2008 is een resolutie aangenomen tot wijziging van bijlage VI van het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978 (hierna MARPOL), bevattende regelingen ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen. De herziene bijlage VI bij MARPOL is op 1 juli 2010 in werking getreden.
- (6) De herziene bijlage VI bij MARPOL introduceert onder meer strengere grenswaarden voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen in SECA's (1,00% vanaf 1 juli 2010 en 0,10% vanaf 1 januari 2015), evenals in zeegebieden buiten SECA's (3,5% vanaf 1 januari 2012 en, in principe, 0,50 % vanaf 1 januari 2020). Op basis van hun internationale verplichtingen moeten de meeste lidstaten schepen vanaf 1 juli 2010 verplichten binnen SECA's brandstoffen te gebruiken met een maximumzwavelgehalte van 1,00 %. Ter wille van de samenhang met het internationale recht en om handhaving van nieuwe wereldwijd vastgestelde zwavelnormen in de Unie te waarborgen, moeten de bepalingen van Richtlijn 1999/32/EG worden afgestemd op de herziene bijlage VI bij MARPOL. Om te zorgen voor een minimale kwaliteit van de brandstof die schepen gebruiken voor de naleving door brandstof- dan wel technologiemaatregelen, mag niet worden toegestaan dat scheepsbrandstoffen met een zwavelgehalte dat de algemene norm van 3,5 massaprocent overschrijdt, in de Unie wordt gebruikt of in de handel wordt gebracht.
- (7) Passagiersschepen zijn hoofdzakelijk actief in havens of nabij kustgebieden en hebben een significante invloed op de menselijke gezondheid en het milieu. Deze schepen worden verplicht scheepsbrandstoffen te gebruiken met hetzelfde maximumzwavelgehalte als dat welk binnen SECA's geldt (1,5 %). Aangezien binnen SECA's strengere zwavelnormen gaan gelden en gezien de noodzaak tot verbetering van de luchtkwaliteit in havens en kustgebieden in de niet-SECA-gebieden is het gerechtvaardigd dat dezelfde normen van toepassing zijn op passagiersschepen. De introductie van een nieuwe SECA-norm voor passagiersschepen wordt echter met vijf jaar uitgesteld om potentiële brandstoffentekorten te voorkomen.
- (8) Om de doelstellingen van Richtlijn 1999/32/EG te realiseren, is passende handhaving van de verplichtingen met betrekking tot het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen nodig. De ervaring met de tenuitvoerlegging van die richtlijn heeft geleerd dat een krachtige controle- en handhavingsregeling nodig is om een correcte tenuitvoerlegging van de richtlijn te waarborgen. Het is derhalve noodzakelijk dat lidstaten zorgen voor een voldoende frequente en nauwkeurige monsterneming van in de handel beschikbare en aan boord van schepen gebruikte scheepsbrandstoffen, evenals voor een regelmatige controle van de logboeken en brandstofleveringsnota's van schepen. Zij moeten tevens een systeem ontwikkelen van doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties voor het niet naleven van de bepalingen van Richtlijn 1999/32/EG. Om de informatie transparanter te maken, dient bovendien het register van lokale leveranciers van scheepsbrandstoffen openbaar te worden gemaakt.

- (9) Gebleken is dat het ontbreken van geharmoniseerde en voldoende nauwkeurige bepalingen inzake de inhoud en de indeling van verslagen van de lidstaten ertoe leidt dat de verslaglegging door lidstaten krachtens Richtlijn 1999/32/EG onvoldoende is om naleving van de bepalingen van de richtlijn te kunnen controleren. Voor een meer geharmoniseerde verslaglegging zijn dan ook meer gedetailleerde aanwijzingen nodig met betrekking tot de inhoud en de indeling van de verslagen.
- (10) Ingevolge de vaststelling van Richtlijn 2010/75/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging)¹⁴, waarmee de Europese wetgeving inzake industriële emissies wordt herschikt, moeten de bepalingen van Richtlijn 1999/32/EG inzake het maximumzwavelgehalte van zware stookolie worden herzien.
- (11) Naleving van de lage grenswaarden voor het zwavelgehalte kan, met name in SECA's en in ieder geval op de korte termijn, een significante stijging van de prijs van scheepsbrandstoffen ten gevolge hebben en kan zowel het concurrentievermogen van de korte vaart ten opzichte van andere vervoermethoden als het concurrentievermogen van de industrieën in de landen grenzend aan SECA's negatief beïnvloeden. Oplossingen zijn nodig om nalevingskosten voor de betrokken industrieën te beperken, zoals het toestaan van alternatieve, kosteneffectievere nalevingsmethoden dan op brandstoffen gebaseerde naleving en het bieden van ondersteuning waar nodig. Onder meer aan de hand van verslagen van de lidstaten zal de Commissie van nabij de effecten volgen van de naleving van de nieuwe kwaliteitsnormen voor brandstof door de scheepvaartsector, met name met betrekking tot een mogelijke verschuiving van vervoer over zee naar vervoer over land.
- (12) Het gebruik van emissiereductiemethoden moet worden bevorderd. Dergelijke methoden kunnen emissiereducties opleveren die ten minste gelijk zijn aan die welke haalbaar zijn bij gebruik van brandstof met een laag zwavelgehalte, of deze zelfs overstijgen, mits deze methoden geen significante negatieve gevolgen hebben voor het milieu, zoals mariene ecosystemen, en ze zijn ontwikkeld met inachtneming van toepasselijke goedkeurings- en controlemechanismen. De criteria voor het gebruik van emissiereductiemethoden moeten worden vastgesteld door de IMO, met de mogelijkheid van aanvulling of wijziging door een besluit van de Commissie of, bij het ontbreken van de IMO-instrumenten, door de Europese Commissie. De al bekende alternatieve methoden, zoals het gebruik van reinigingssystemen voor uitlaatgassen aan boord van schepen of het mengen van brandstof en vloeibaar aardgas (LNG), moeten in de Unie worden erkend. Het is van belang het testen en ontwikkelen van nieuwe emissiereductiemethoden te bevorderen.
- (13) Voor het vaststellen van de datum vanaf wanneer de grenswaarde voor het zwavelgehalte van 0,50 % wordt toegepast, het aanwijzen van nieuwe SECA's, het goedkeuren van nieuwe alternatieve reductiemethoden en het vaststellen van de juiste voorwaarden voor het gebruik daarvan, het waarborgen van een goede controle op het zwavelgehalte van brandstoffen en van de geharmoniseerde inhoud en de indeling van verslagen van lidstaten en het aanpassen van de bepalingen van de richtlijn aan wetenschappelijke en technische ontwikkelingen, moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend tot het vaststellen van handelingen overeenkomstig artikel 290 van

¹⁴ PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17.

het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en met betrekking tot de vaststelling van de datum vanaf wanneer de grenswaarde voor het zwavelgehalte van 0,50 massaprocent moet worden toegepast in de Unie, het aanwijzen van nieuwe SECA's op basis van besluiten van de IMO, het goedkeuren van nieuwe emissiereductiemethoden die niet vallen onder Richtlijn 96/98/EG van de Raad¹⁵ en het vaststellen, aanvullen of wijzigen van voorwaarden voor het gebruik daarvan, het vaststellen van de methoden voor monsterneming en emissiecontrole en de inhoud en de indeling van het verslag en de wijziging van artikel 2, punten 1, 2, 3, 3a, 3b en 4 of artikel 6, leden 1, onder a), en 2, in het licht van wetenschappelijke en technische ontwikkelingen en, indien relevant, de instrumenten van de IMO. Het is van groot belang dat de Commissie passende raadplegingen houdt tijdens haar voorbereidende werk, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor gelijktijdige, snelle en adequate toezending van de desbetreffende documenten aan het Europees Parlement en de Raad.

- (14) Het is passend dat het bestaande Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen dat is opgericht bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen¹⁶ de Commissie assisteert bij het goedkeuren van de emissiereductietechnologieën die niet vallen onder Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen¹⁷. Richtlijn 1999/32/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/32/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1, lid 2, onder h), wordt vervangen door:

'h) brandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen die gebruikmaken van emissiereductietechnologieën overeenkomstig de artikelen 4 quater en 4 quinquies.'

2. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de punten 3a en 3b worden vervangen door:

'3a. *dieselolie voor de scheepvaart*: een scheepsbrandstof als bepaald voor DMB in tabel I van ISO 8217, met uitzondering van de verwijzing naar het zwavelgehalte;

¹⁵ PB L 241 van 29.8.1998, p. 27.

¹⁶ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

¹⁷ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 25.

3b. *gasolie voor de scheepvaart*: een scheepsbrandstof als bepaald voor DMX, DMA en DMZ in tabel I van ISO 8217, met uitzondering van de verwijzing naar het zwavelgehalte';

b) punt 3m wordt vervangen door het volgende:

'3m. *emissiereductiemethode*: in een schip te installeren uitrustingsstukken, materialen, toestellen of apparaten, of andere procedures, alternatieve brandstoffen of nalevingsmethoden die worden gebruikt als een controleerbaar, kwantificeerbaar en handhaafbaar alternatief voor scheepsbrandstof met een laag zwavelgehalte die voldoet aan de in deze richtlijn gestelde vereisten;'

3. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

'1. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen zware stookolie wordt gebruikt met een zwavelgehalte van meer dan 1 massaprocent.

2. Tot 31 december 2015 en behoudens passende emissiecontroles door de bevoegde instanties is lid 1 niet van toepassing op zware stookolie die wordt gebruikt:

- a) in onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2001/80/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001* vallende stookinstallaties waarop artikel 4, lid 1, lid 2, of lid 3, onder a), van die richtlijn van toepassing is en die voldoen aan de grenswaarden voor de zwaveldioxide-emissies door dergelijke installaties zoals bepaald in die richtlijn;
- b) in onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2001/80/EG vallende stookinstallaties waarop artikel 4, lid 3, onder b), en artikel 4, lid 6, van die richtlijn van toepassing zijn en waarvan het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissies ten hoogste 1700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis;
- c) in andere niet onder a) of b) vallende stookinstallaties die, indien het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissies van deze stookinstallaties ten hoogste 1700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis;
- d) voor verbranding in raffinaderijen, indien het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissie van alle installaties in de raffinaderij, ongeacht de gebruikte brandstofsoort of brandstofcombinatie, maar met uitzondering van stookinstallaties die onder a) en b) vallen, gasturbines en gasmotoren, ten hoogste 1700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis.

* PB L 309 van 27.11.2001, blz. 1.

Met ingang van 1 januari 2016 en behoudens passende emissiecontroles door de bevoegde instanties is lid 1 niet van toepassing op zware stookolie die wordt gebruikt:

- a) in onder het toepassingsgebied van hoofdstuk III van Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad** vallende stookinstallaties die voldoen aan de grenswaarden voor zwaveldioxide-emissies door dergelijke installaties zoals bepaald in bijlage V bij die richtlijn of waarop deze emissiegrenswaarden niet van toepassing zijn overeenkomstig die richtlijn en waarvoor het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissies ten hoogste 1700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis;
- b) in niet onder a) vallende stookinstallaties waarvan het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissies ten hoogste 1700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis;
- c) voor verbranding in raffinaderijen, indien het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissie van alle installaties in de raffinaderij, ongeacht de gebruikte brandstofsoort of brandstofcombinatie, maar met uitzondering van stookinstallaties die onder a) vallen, gasturbines en gasmotoren, ten hoogste 1700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat stookinstallaties die zware stookolie gebruiken met een hoger zwavelgehalte dan dat genoemd in lid 1, niet worden geëxploiteerd zonder een door een bevoegde instantie afgegeven vergunning waarin de emissiegrenswaarden zijn aangegeven.'

b) lid 3 wordt geschrapt.

4. Het volgende artikel 3 bis wordt toegevoegd:

'Artikel 3 bis

Maximumzwavelgehalte in scheepsbrandstof

De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen scheepsbrandstoffen worden gebruikt of in de handel worden gebracht met een zwavelgehalte van meer dan 3,5 massaprocent.'

5. Artikel 4, lid 1, wordt vervangen door:

** PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17.

'1. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen gasolie wordt gebruikt met een zwavelgehalte van meer dan 0,10 massaprocent.'

6. Artikel 4 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

'Maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die worden gebruikt in de territoriale zeevaten, de exclusieve economische zones en de zones met verontreinigingsbeheersing van de lidstaten, waaronder beheersgebieden voor SOx-emissie en door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Unie'

b) lid 1 wordt vervangen door:

'1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die binnen beheersgebieden voor SOx-emissie vallen indien het zwavelgehalte van die brandstoffen hoger is dan:

(a) 1,00 % tot 31 december 2014;

(b) 0,10 % met ingang van 1 januari 2015.

Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten de Unie zijn begonnen.'

c) het volgende lid 1 bis wordt toegevoegd:

'1 bis. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing indien het zwavelgehalte van die brandstoffen hoger is dan:

(a) 3,50 % met ingang van 1 januari 2012;

(b) 0,50 % met ingang van 1 januari 2020.

De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de datum vanaf wanneer het onder b) vastgestelde zwavelgehalte van toepassing is. Op grond van de beoordeling door de IMO uit hoofde van voorschrift 14, lid 8, van bijlage VI bij MARPOL, waarmee wordt vastgesteld of er voldoende scheepsbrandstof beschikbaar is om te voldoen aan het maximumzwavelgehalte van 0,50 massaprocent voor brandstoffen, wordt deze datum vastgesteld op 1 januari 2020 of 1 januari 2025.

Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten de Unie zijn begonnen, onverminderd de leden 1 en 4 en artikel 4 ter.'

- d) lid 2 wordt vervangen door:

'De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de aanwijzing van zeegebieden als beheersgebieden voor SO_x-emissie op basis van het besluit van de IMO overeenkomstig voorschrift 14, lid 3, onder 2), van bijlage VI bij MARPOL.'

- e) de leden 4, 5 en 6 worden vervangen door:

'4. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die buiten beheersgebieden voor SO_x-emissie vallen, door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Unie geen scheepsbrandstoffen worden gebruikt waarvan het zwavelgehalte in massaprocenten hoger is dan:

(c) 1,5 %;

(d) 0,10 % met ingang van 1 januari 2020.

5. De lidstaten stellen als voorwaarde voor schepen om een haven in de Unie binnen te lopen, dat het scheepslogboek correct is bijgehouden en dat ook de overschakelingen op andere brandstof daarin worden vermeld.

6. Overeenkomstig voorschrift 18 van bijlage VI bij MARPOL:

(a) houden de lidstaten een register bij van de lokale leveranciers van scheepsbrandstoffen;

(b) zorgen de lidstaten ervoor dat van elke scheepsbrandstof die op hun grondgebied wordt verkocht, de leverancier op de brandstofleveringsnota het zwavelgehalte vermeldt en een door de vertegenwoordiger van het ontvangende schip ondertekend verzegeld monster bijlevert;

(c) nemen de lidstaten maatregelen tegen leveranciers van scheepsbrandstoffen, als blijkt dat zij brandstof hebben geleverd die niet overeenkomt met de vermelding op de brandstofleveringsnota;

(d) zorgen de lidstaten ervoor dat bij ontdekking van niet-conforme scheepsbrandstof passende corrigerende maatregelen worden genomen om naleving van de voorschriften te waarborgen.'

(e) lid 8 wordt geschrapt.

7. Artikel 4 ter en artikel 4 quater worden vervangen door:

'Artikel 4 ter

Maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die worden gebruikt door schepen op hun ligplaats in havens in de Unie

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de volgende schepen geen scheepsbrandstoffen gebruiken met een zwavelgehalte van meer dan 0,10 massaprocent:

- b) schepen op hun ligplaats in havens in de Unie, waarbij de bemanning voldoende tijd wordt gegeven om zo spoedig mogelijk na de aankomst op de ligplaats en zo laat mogelijk vóór het vertrek indien nodig om te schakelen op andere brandstoffen.

De lidstaten eisen dat alle tijdstippen waarop op een andere brandstof wordt omgeschakeld in het scheepslogboek worden genoteerd.

2. Lid 1 is niet van toepassing:

- a) wanneer schepen volgens gepubliceerde dienstregelingen minder dan twee uur op hun ligplaats liggen;
- d)) op schepen die alle motoren uitschakelen en gebruikmaken van stroomvoorziening van het vasteland terwijl zij in een haven op hun ligplaats liggen.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen gasolie voor de zeescheepvaart in de handel wordt gebracht met een zwavelgehalte dat hoger is dan 0,10 massaprocent.

'Artikel 4 quater

Emissiereductiemethoden

1. De lidstaten staan schepen van alle vlaggen in hun havens, territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing het gebruik van emissiereductiemethoden toe als een alternatief voor het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de vereisten van de artikelen 4 bis en 4 ter, behoudens de bepalingen van de leden 2 en 3.

2. Schepen die de in lid 1 bedoelde emissiereductiemethoden gebruiken realiseren continu reducties van zwaveldioxide-emissies welke ten minste gelijk zijn aan de reducties die zouden zijn gerealiseerd door het gebruik van scheepsbrandstoffen welke voldoen aan de eisen van de artikelen 4 bis en 4 ter. De zwaveldioxide-emissies die het gevolg zijn van het gebruik van de emissiereductiemethoden zijn niet hoger dan de in bijlage 1 opgenomen grenswaarden.

3. De in lid 1 bedoelde emissiereductiemethoden dienen te voldoen aan de criteria die zijn gespecificeerd in de in bijlage 2.1 bedoelde instrumenten, behalve als die worden vervangen of aangevuld door de in bijlage 2.2 vastgestelde criteria.

4. De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

- de wijziging of de aanvulling van de in bijlage 1 vastgestelde waarden;
- de wijziging of de aanvulling van de in bijlage 2.1 bedoelde lijst van instrumenten;
- de vaststelling, de wijziging of de aanvulling van de in bijlage 2.2 bedoelde criteria;
- gedetailleerde vereisten voor de controle van emissies, indien relevant.

De Commissie houdt onder meer rekening met wetenschappelijke en technologische ontwikkelingen, evenals met de door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen toepasselijke instrumenten en normen.'

8. De volgende artikelen 4 quinquies en 4 sexies worden toegevoegd:

'Artikel 4 quinquies

Goedkeuring van emissiereductiemethoden voor gebruik aan boord van schepen die varen onder de vlag van een lidstaat

1. Onder Richtlijn 96/98/EG van de Raad* vallende emissiereductiemethoden worden goedgekeurd overeenkomstig de bepalingen van die richtlijn.
2. Niet onder lid 1 vallende emissiereductiemethoden worden goedgekeurd overeenkomstig de in artikel 3, lid 2, van Verordening 2099/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)** bedoelde procedure, met inachtneming van:
 - (a) de richtsnoeren die de IMO zal opstellen;
 - (b) de resultaten van de uit hoofde van artikel 4 quinquies uitgevoerde proefnemingen;
 - (c) de gevolgen voor het milieu, inclusief realiseerbare emissiebeperkingen, en gevolgen voor het ecosysteem in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen;
 - (d) de uitvoerbaarheid van de monitoring en de verificatie.'

'Artikel 4 sexies

Proefnemingen met nieuwe emissiereductiemethoden

* PB L 241 van 29.8.1998, blz. 27.

** PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

De lidstaten kunnen, eventueel in samenwerking met andere lidstaten, hun goedkeuring hechten aan proefnemingen met scheepsemissiereductiemethoden op schepen die onder hun vlag varen, of in zeegebieden die onder hun jurisdictie vallen. Tijdens deze proefnemingen is het gebruik van scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van de artikelen 4 bis en 4 ter niet verplicht, op voorwaarde dat:

- 1) de Commissie en elke betrokken havenstaat ten minste zes maanden vóór het begin van de proefnemingen hiervan schriftelijk in kennis zijn gesteld;
- 2) de looptijd van de vergunningen voor de proefnemingen niet meer dan 18 maanden bedraagt;
- 3) alle betrokken schepen zijn uitgerust met fraudebestendige apparatuur voor de continue bewaking van de schoorsteenpijpemissies en deze gedurende de hele proefperiode gebruiken;
- 4) alle betrokken schepen een emissiereductie realiseren die ten minste gelijk is aan die welke zou zijn bereikt met de in deze richtlijn vermelde grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen;
- 5) er adequate afvalbeheersystemen voorhanden zijn voor de afvalstoffen die in de loop van de hele proefperiode door de emissiereductiemethoden worden veroorzaakt;
- 6) de effecten op het mariene milieu, en met name de ecosystemen van omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, gedurende de hele proefperiode worden geanalyseerd; en
- 7) de volledige resultaten aan de Commissie worden overgelegd en binnen zes maanden na het einde van de proefnemingen algemeen bekend worden gemaakt.'

9. Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

'1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om door middel van monsternemingen te controleren of het zwavelgehalte van brandstoffen voldoet aan de artikelen 3, 3 bis, 4, 4 bis en 4 ter. Met het nemen van monsters wordt aangevangen binnen zes maanden na de datum waarop de toepasselijke grenswaarde voor het zwavelgehalte van de brandstof van kracht wordt. Er worden voldoende vaak monsters genomen en wel zo dat zij representatief zijn voor de gecontroleerde brandstof, en in het geval van scheepsbrandstoffen, voor de brandstof die door vaartuigen in de betrokken zeegebieden en havens wordt gebruikt.

Elk van de volgende wijzen van monsterneming, analyse en inspectie van scheepsbrandstoffen wordt gebruikt:

- a) monsterneming van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord, op het moment van de levering aan schepen, volgens de richtsnoeren voor de bemonstering van stookolie om te bepalen of deze in overeenstemming is met de herziene bijlage VI bij MARPOL*, en analyse van het zwavelgehalte;
- b) monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;
- c) inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota.

De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

- (i) de frequentie van monsterneming;
 - (ii) de methoden voor monsterneming;
 - (iii) de definitie van een monster dat representatief is voor de onderzochte brandstof;
 - (iv) de gegevens die moeten worden vermeld in het scheepslogboek en in de brandstofleveringsnota's.'
- b) lid 1 bis wordt geschrapt.
 - c) lid 2 wordt vervangen door:

'2. De referentiemethode die is aangenomen voor vaststelling van het zwavelgehalte is ISO-methode 8754 (2003).

Om te bepalen of de scheepsbrandstof die wordt geleverd aan en gebruikt op schepen voldoet aan de grenswaarden voor het zwavelgehalte van de artikelen 3, 3 bis, 4, 4 bis en 4 ter wordt de controleprocedure voor stookoliemonsters uit hoofde van bijlage VI bij MARPOL** gebruikt.

10. Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt vervangen door:

'1. Op basis van de resultaten van de overeenkomstig artikel 6 verrichte monsterneming, analyse en inspectie dienen de lidstaten uiterlijk op 30 juni van elk jaar bij de Commissie een verslag in over de naleving van de in deze richtlijn vastgestelde zwavelnormen gedurende het voorgaande kalenderjaar.'

- b) het volgende lid 1 bis wordt toegevoegd:

* Resolutie MEPC.182(59) van 17.7.2009.

** Aangangsel VI bij resolutie MEPC.176(58) van 10 oktober 2008 (herziene bijlage VI bij Marpol).

'1 bis. De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de gegevens die moeten worden opgenomen in het verslag en de indeling van het verslag.'

c) de leden 2 en 3 worden geschrapt.

d) lid 4 wordt vervangen door:

'4. De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de aanpassingen van artikel 2, punten 1, 2, 3, 3a, 3b en 4, artikel 6, lid 1, onder a), en lid 2, aan wetenschappelijke en technische ontwikkelingen.'

11. Artikel 8 wordt geschrapt.

12. Artikel 9 wordt geschrapt.

13. Het volgende artikel 9 bis wordt toegevoegd:

'Artikel 9 bis

Uitoefening van de delegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie verleend onder de in dit artikel omschreven voorwaarden.
2. De in artikel 4 bis, leden 1 bis en 2, artikel 4 quater, lid 4, artikel 6, lid 1, artikel 7, lid 1 bis, en artikel 7, lid 4, bedoelde delegatie van bevoegdheden aan de Commissie geschiedt voor een onbepaalde periode vanaf [*de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn*].
3. De in artikel 4 bis, leden 1 bis en 2, artikel 4 quater, lid 4, artikel 6, lid 1, artikel 7, lid 1 bis, en artikel 7, lid 4, bedoelde delegatie van bevoegdheden kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheden. Het besluit treedt in werking de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een in dat besluit bepaalde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds in werking zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.
5. Een krachtens artikel 4 bis, leden 1 bis en 2, artikel 4 quater, lid 4, artikel 6, lid 1, artikel 7, lid 1 bis, en artikel 7, lid 4, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt pas in werking indien het Europees Parlement of de Raad daartegen geen bezwaar heeft aangetekend binnen twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad, of indien het Europees Parlement en de Raad voordat deze periode is verstreken aan de Commissie

melden geen bezwaar te zullen aantekenen. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze periode met twee maanden worden verlengd.'

14. De bijlage bij Richtlijn 1999/32/EG wordt vervangen door de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [12 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mee, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te [...],

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGEN

'BIJLAGE 1

Maximale emissiewaarden voor reductiemethoden als bedoeld in artikel 4 quater, lid 2,

In de artikelen 4 bis en 4 ter en de voorschriften 14.1 en 14.4 van bijlage VI bij MARPOL bedoelde grenswaarden voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen en overeenkomstige in artikel 4 quater, lid 2, bedoelde emissiegrenswaarden

Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen (% m/m)	Verhouding emissie SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Let op: -Gebruik van de in een verhouding uitgedrukte emissiegrenswaarden is alleen van toepassing bij het gebruik van op aardolie gebaseerd destillaat of reststookolie.

- In het geval van reinigingssystemen voor uitlaatgassen die tijdens het reinigingsproces CO₂ absorberen, moet voorafgaand aan hetreinigingsproces CO₂ worden gemeten en moet de CO₂-concentratie voor reiniging worden vergeleken met de SO₂-concentratie na reiniging

BIJLAGE 2

Criteria voor het gebruik van emissiereductiemethoden als bedoeld in artikel 4 quater, lid 3,

1. De in artikel 4 quater bedoelde emissiereductiemethoden dienen ten minste te voldoen aan de in onderstaande instrumenten vastgestelde criteria, indien van toepassing:

<i>Emissiereductiemethode</i>	<i>Het desbetreffende besluit van de Commissie</i>
Mengsel van scheepsbrandstof en verdampingsverlies	Besluit 2010/769/EG van de Commissie van 13 december 2010 inzake de opstelling van criteria voor de toepassing door vloeibaaraardgastankers van technologische methoden bij wijze van alternatief voor het gebruik van laagzwavelige scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van artikel 4 ter van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen, gewijzigd bij Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen (PB L 328, 14.12.2010, blz. 15).
Reinigingssystemen voor uitlaatgassen	IMO-RESOLUTIE MEPC 184(59) van 17 juli 2009

2. Schepen die emissiereductiemethoden gebruiken overeenkomstig artikel 4 quater, dienen:

- de emissies van zwaveldioxide continu te bewaken en vast te leggen, en
- nauwkeurig aan te tonen dat afvalstromen geloosd in zee, waaronder omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, geen significante negatieve gevolgen hebben en geen risico's veroorzaken voor de menselijke gezondheid en het milieu.'