

**RICHTLIJN 2005/33/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD****van 6 juli 2005****tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(3)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Met het milieubeleid van de Gemeenschap, zoals het in de actieprogramma's voor het milieu en met name het bij Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup> aangenomen zesde Europese milieuctieprogramma is geformuleerd op basis van artikel 174 van het Verdrag, wordt gestreefd naar een luchtkwaliteitsniveau waarbij er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op en risico's voor de gezondheid van de mens en het milieu.

<sup>(1)</sup> PB C 45 E van 25.2.2003, blz. 277.

<sup>(2)</sup> PB C 208 van 3.9.2003, blz. 27.

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 4 juni 2003 (PB C 68 E van 18.3.2004, blz. 311), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 9 december 2004 (PB C 63 E van 15.3.2005, blz. 26) en standpunt van het Europees Parlement van 13 april 2005 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van de Raad van 23 mei 2005.

<sup>(4)</sup> PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

(2) In Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen <sup>(5)</sup> wordt het maximaal toegestane zwavelgehalte van in de Gemeenschap gebruikte zware stookolie, gasolie en gasolie voor de zeescheepvaart vastgesteld.

(3) Krachtens Richtlijn 1999/32/EG dient de Commissie na te gaan welke maatregelen genomen kunnen worden voor het verminderen van de bijdrage van de verbranding van andere scheepsbrandstoffen dan gasolie voor de zeescheepvaart tot de verzuring en zo nodig een voorstel in te dienen.

(4) De emissie door de scheepvaart ten gevolge van de verbranding van scheepsbrandstoffen met een hoog zwavelgehalte draagt bij tot de luchtverontreiniging in de vorm van zwaveldioxide en zwevende deeltjes, die schadelijk is voor de gezondheid van de mens, schade toebrengt aan het milieu, publieke en particuliere onroerende goederen en cultureel erfgoed en bijdraagt tot de verzuring.

(5) De mens en de natuur in kustgebieden en in de nabijheid van havens worden bijzonder getroffen door de verontreiniging veroorzaakt door schepen met brandstoffen met een hoog zwavelgehalte. Tegen deze achtergrond zijn derhalve speciale maatregelen noodzakelijk.

(6) De maatregelen in deze richtlijn vormen een aanvulling op de nationale maatregelen waarmee de lidstaten aan de in Richtlijn 2001/81/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(6)</sup> bepaalde drempelwaarden voor de emissie van vervuilende stoffen in de atmosfeer trachten te voldoen.

(7) Verlaging van het zwavelgehalte van brandstoffen heeft bepaalde voordelen voor schepen vanwege de exploitatievoordelen en lagere onderhoudskosten en is gunstig voor een doelmatig gebruik van bepaalde emissiereductietechnologieën zoals selectieve katalytische reductie.

<sup>(5)</sup> PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13. Richtlijn gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

<sup>(6)</sup> PB L 309 van 27.11.2001, blz. 22. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003 (PB L 236 van 23-9-2003, blz. 703).

- (8) Krachtens het Verdrag moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van de ultraperifere regio's van de Gemeenschap, te weten de Franse overzeese departementen, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden.
- (9) In 1997 is tijdens een diplomatieke conferentie een protocol aangenomen tot wijziging van het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978 (hierna „Marpol” genoemd). Door dat protocol wordt aan Marpol een bijlage VI toegevoegd met voorschriften inzake de preventie van luchtverontreiniging door schepen. Het protocol van 1997 en dus ook bijlage VI bij Marpol, treden op 19 mei 2005 in werking.
- (10) Bijlage VI bij Marpol regelt de aanwijzing van bepaalde gebieden als gebieden waar de emissie van zwaveloxiden wordt beheerst (hierna „gebieden met SO<sub>x</sub>-emissiebeheersing” genoemd). De Oostzee is reeds aangewezen als een dergelijk gebied. Besprekingen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) hebben geleid tot een beginselakkoord omtrent het aanwijzen van de Noordzee, inclusief het Kanaal, als beheersgebied voor SO<sub>x</sub>-emissie na de inwerkingtreding van bijlage VI.
- (11) Gezien het globale karakter van de zeescheepvaart dient al het mogelijke te worden gedaan om internationale oplossingen te vinden. Zowel de Commissie als de lidstaten dienen zich in het kader van de IMO te beijveren voor een wereldwijde verlaging van het maximaal toegestane zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen, o.a. door na te gaan wat de voordelen zijn als nieuwe zeegebieden overeenkomstig bijlage VI bij Marpol worden aangemerkt als beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissie.
- (12) Om de doelstellingen van deze richtlijn te bereiken moet worden toegezien op de naleving van de verplichtingen inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen. Effectieve bemonstering en afschrikkende sancties in de hele Gemeenschap zijn nodig om een geloofwaardige uitvoering van deze richtlijn te verzekeren. De lidstaten moeten handhavend optreden ten aanzien van schepen die onder hun vlag varen en schepen van alle vlaggen zolang deze zich in hun havens bevinden. Ook dienen de lidstaten nauw samen te werken om overeenkomstig het internationale zeerecht handhavend op te treden ten aanzien van andere schepen.
- (13) Teneinde de scheepvaartsector genoeg tijd te geven voor de technische aanpassing met het oog op de maximale waarde van 0,1 gewichtsprocent voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die worden gebruikt door binnenschepen en schepen die in communautaire havens liggen, moet de datum van toepassing voor deze eis 1 januari 2010 zijn. Aangezien die datum technische problemen kan opleveren voor Griekenland is voor een aantal specifieke schepen die binnen het grondgebied van de Helleense Republiek varen een tijdelijke ontheffing op zijn plaats.
- (14) Deze richtlijn is te beschouwen als een eerste stap in een doorlopend proces van vermindering van de emissies op zee en biedt uitzicht op verdere emissieverlaging via lagere grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen en emissiereductietechnieken, alsmede op de ontwikkeling van economische instrumenten als stimulans voor het realiseren van aanzienlijke emissieverminderingen.
- (15) Het is van essentieel belang dat de standpunten van de lidstaten in de IMO-besprekingen meer gewicht krijgen, met name om bij de herziening van bijlage VI bij Marpol te pleiten voor ambitieuzere maatregelen in verband met lagere drempelwaarden inzake het zwavelgehalte van door schepen gebruikte zware stookolie, en voor het gebruik van gelijkwaardige maatregelen voor het terugdringen van de uitstoot.
- (16) De algemene vergadering van de IMO heeft in resolutie A.926(22) de regeringen, met name de regeringen in regio's waar beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissie zijn aangewezen, opgeroepen ervoor te zorgen dat er laag-zwavelige zware stookolie verkrijgbaar is in de gebieden die onder hun rechtsmacht vallen, en de oliesector en de scheepvaart te verzoeken de beschikbaarheid van laag-zwavelige zware stookolie te verbeteren en het gebruik ervan te vergemakkelijken. De lidstaten dienen passende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de lokale brandstofleveranciers scheepsbrandstoffen die aan de voorschriften voldoen, in voldoende mate beschikbaar stellen om in de vraag te voorzien.
- (17) De IMO heeft richtsnoeren vastgesteld voor de bemonstering van stookolie aan de hand waarvan zal worden bepaald of deze in overeenstemming zijn met bijlage VI bij Marpol, en zal binnenkort richtsnoeren ontwikkelen voor systemen voor de reiniging van uitlaatgassen en andere technologische methoden om de SO<sub>x</sub>-emissie in beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissie te beperken.
- (18) Richtlijn 2001/80/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door grote stookinstallaties<sup>(1)</sup> omvat een nieuwe formulering van Richtlijn 88/609/EEG van de Raad<sup>(2)</sup>. Richtlijn 1999/32/EG dient dienovereenkomstig te worden herzien, zoals bepaald in artikel 3, lid 4, ervan.

(1) PB L 309 van 27.11.2001, blz. 1. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

(2) PB L 336 van 7.12.1988, blz. 1.

- (19) Het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen moet de Commissie in verband met de goedkeuring van emissiereductietechnologieën bijstaan.
- (20) Emissiereductietechnologieën die geen nadelige effecten hebben voor ecosystemen en met gebruikmaking van adequate goedkeurings- en controlemechanismen zijn ontwikkeld, kunnen een even grote of zelfs een grotere emissiereductie opleveren dan het gebruik van brandstof met een laag zwavelgehalte. Het is van essentieel belang dat er gunstige omstandigheden zijn om nieuwe emissiereductietechnologieën te promoten.
- (21) Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid zal de Commissie en de lidstaten, zo nodig, bijstaan bij de bewaking van de toepassing van deze richtlijn.
- (22) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(2)</sup>.
- (23) Richtlijn 1999/32/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBERN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Richtlijn 1999/32/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1 wordt lid 2 vervangen door:

„2. De emissies van zwaveldioxide bij de verbranding van bepaalde uit aardolie verkregen vloeibare brandstoffen worden verminderd door grenswaarden vast te stellen voor het zwavelgehalte van die brandstoffen als voorwaarde voor het gebruik ervan op het grondgebied, de territoriale zeevateren, de exclusieve economische zones en de zones met verontreinigingsbeheersing van de lidstaten.

De bij deze richtlijn vastgestelde beperking van het zwavelgehalte van bepaalde uit aardolie verkregen vloeibare brandstoffen is evenwel niet van toepassing op:

- a) brandstoffen die bestemd zijn voor onderzoek en testen;
- b) brandstoffen die vóór hun definitieve verbranding nog een processtap ondergaan;
- c) brandstoffen die in de raffinage-industrie worden verwerkt;
- d) brandstoffen die in de ultraperifere gebieden van de Gemeenschap gebruikt en in de handel gebracht worden, op voorwaarde dat de betrokken lidstaten kunnen waarborgen dat in die regio's:
  - aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan;
  - geen zware stookolie met een zwavelgehalte van meer dan 3 massaprocent wordt gebruikt;
- e) brandstoffen die worden gebruikt door oorlogsschepen en andere vaartuigen die in militair verband worden gebruikt. Iedere lidstaat tracht, door het nemen van passende maatregelen die de werkzaamheden of de operationele kwaliteiten van dergelijke schepen niet aantasten, evenwel te waarborgen dat dergelijke schepen, voorzover redelijk en uitvoerbaar, handelen in overeenstemming met deze richtlijn;
- f) het gebruik van brandstoffen in een schip specifiek om de veiligheid van een schip zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden;
- g) het gebruik van brandstoffen dat noodzakelijk is geworden ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan, mits na het ontstaan van de schade alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om te hoge emissies te voorkomen of tot een minimum te beperken, en mits er zo spoedig mogelijk maatregelen worden genomen om de schade te herstellen. Dit is niet van toepassing wanneer de eigenaar of kapitein handelde met de bedoeling schade te veroorzaken of roekeloos handelde;
- h) brandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen die gebruikmaken van emissiereductietechnologieën overeenkomstig artikel 4 quater.”

<sup>(1)</sup> PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 415/2004 van de Commissie (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 10).

<sup>(2)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

2. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
- a) onder 1 wordt het eerste streepje vervangen door:
- „— een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van scheepsbrandstof, van de GN-codes 2710 19 51 tot en met 2710 19 69, of”;
- b) onder 2 worden het eerste en het tweede streepje vervangen door:
- „gasolie:
- een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitsluiting van scheepsbrandstof, van GN-code 2710 19 25 of 2710 19 29, 2710 19 45, 2710 19 49, of
- een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van scheepsbrandstof, waarvan minder dan 65 volumeprocent (met inbegrip van verliezen) bij 250 °C overdestilleert, en waarvan ten minste 85 volumeprocent (met inbegrip van verliezen) bij 350 °C overdestilleert, gemeten met de ASTM-methode D86.”;
- c) punt 3 wordt vervangen door:
- „3. *scheepsbrandstof*: een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die bestemd is voor gebruik, of gebruikt wordt, aan boord van een schip, met inbegrip van de in ISO 8217 gedefinieerde brandstoffen”;
- d) de volgende punten worden ingevoegd:
- „3a. *dieselolie voor de scheepvaart*: een scheepsbrandstof waarvan de viscositeit of de dichtheid valt binnen de viscositeits- of dichtheidsgrenzen die zijn bepaald voor klasse DMB en DMC in tabel I van ISO 8217;
- 3b. *gasolie voor de scheepvaart*: een scheepsbrandstof waarvan de viscositeit of de dichtheid valt binnen de viscositeits- of dichtheidsgrenzen die zijn bepaald voor klasse DMX en DMA in tabel I van ISO 8217;
- 3c. *Marpol*: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978;
- 3d. *bijlage VI bij Marpol*: de bijlage, getiteld „Vorschriften voor de preventie van luchtverontreiniging door schepen,” die krachtens het protocol van 1997 aan Marpol is toegevoegd;
- 3e. *beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissie*: zeegebieden die door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) krachtens bijlage VI bij Marpol als zodanig worden omschreven;
- 3f. *passagiersschip*: een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert, waarbij een passagier iedere persoon aan boord is met uitzondering van:
- i) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, en
- ii) kinderen beneden de leeftijd van één jaar;
- 3g. *geregelde dienst*: een reeks tochten van passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens die plaatsvinden:
- i) volgens een gepubliceerde dienstregeling, of
- ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare regelmatige reeks vormen;
- 3h. *oorlogsschip*: een schip dat behoort tot de strijdkrachten van een staat, de uiterlijke onderscheidingstekenen draagt van zulke schepen van die nationaliteit, onder het bevel staat van een commandant in staatsdienst wiens naam op de desbetreffende dienstlijst of het equivalent daarvan staat, en waarvan de bemanning aan de regels van de krijgstucht is onderworpen;

3i. *schip op zijn ligplaats*: een schip dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een haven in de Gemeenschap, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet is betrokken bij goederenafhandeling;

3j. *binnenschip*: een schip dat specifiek bestemd is voor gebruik op de binnenwateren zoals omschreven in Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenscheepen (\*), met inbegrip van alle schepen die voorzien zijn van:

- i) een communautair certificaat voor binnenscheepen, zoals omschreven in Richtlijn 82/714/EEG;
- ii) een certificaat dat werd afgegeven op grond van artikel 22 van de Herzienne Rijnvaartakte;

3k. *in de handel brengen*: het in een gebied onder de jurisdictie van de lidstaten leveren of ter beschikking stellen aan derden, al dan niet tegen betaling, van scheepsbrandstoffen voor verbranding aan boord. De levering of terbeschikkingstelling van scheepsbrandstoffen voor uitvoer in ladingtanks van schepen vallen hier niet onder;

3l. *perifere gebieden*: de Franse overzeese departementen, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden, genoemd in artikel 299 van het Verdrag;

3m. *emissiereductietechnologie*: een systeem voor de reiniging van uitlaatgassen of iedere andere technologische methode die controleerbaar en handhaafbaar is.

---

(\*) PB L 301 van 28.10.1982, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.”;

e) punt 6 wordt geschrapt.

3. Artikel 3 wordt vervangen door:

„Artikel 3

#### Maximumzwavelgehalte van zware stookolie

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat met ingang van 1 januari 2003 op hun grondgebied geen zware stookolie wordt gebruikt met een zwavelgehalte van meer dan 1 massaprocent.

2. i) Behoudens passende emissiecontroles door de bevoegde instanties is lid 1 niet van toepassing op zware stookolie die wordt gebruikt:

a) in stookinstallaties die onder Richtlijn 2001/80/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door grote stookinstallaties (\*) vallen en overeenkomstig de definitie van artikel 2, punt 9, van die richtlijn als nieuwe installatie worden beschouwd en voldoen aan de grenswaarden voor de zwaveldioxide-emissies door dergelijke installaties, zoals bepaald in bijlage IV bij die richtlijn en toegepast overeenkomstig artikel 4 van die richtlijn;

b) in stookinstallaties die onder Richtlijn 2001/80/EG vallen en overeenkomstig de definitie van artikel 2, punt 10, van die richtlijn als bestaande installatie worden beschouwd, indien de zwaveldioxide-emissies van deze stookinstallaties ten hoogste 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> bedragen bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis, en indien de zwaveldioxide-emissies van deze stookinstallaties, met inachtneming van artikel 4, lid 3, onder a), van Richtlijn 2001/80/EG, met ingang van 1 januari 2008 niet hoger zijn dan de emissiegrenswaarden voor nieuwe installaties in deel A van bijlage IV bij die richtlijn en, in voorkomend geval, bij de toepassing van de artikelen 5, 7 en 8 van die richtlijn;

c) in andere stookinstallaties die niet onder a) of b) vallen, indien de zwaveldioxide-emissies van deze stookinstallaties ten hoogste 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> bedragen 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, beneden een door iedere lidstaat vast te stellen grens van ten hoogste 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> ligt. Dit geldt niet voor stookinstallaties die onder a) vallen en, met ingang van 1 januari 2008, voor stookinstallaties die onder b) vallen.

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

3. De bepalingen van lid 2 worden gezien en, zo nodig, herzien in het kader van toekomstige herzieningen van Richtlijn 2001/80/EG."

(\*) PB L 309 van 27.11.2001, blz. 1. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

4. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) Met ingang van 1 januari 2010:

i) worden in lid 1 de woorden „met inbegrip van gasolie voor de zeescheepvaart” geschrapt,

ii) wordt lid 2 geschrapt;

b) Met ingang van 11 augustus 2005 worden de leden 3 en 4 geschrapt;

5. Na artikel 4 worden de volgende artikelen ingevoegd:

„Artikel 4 bis

**Maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die in beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissie en door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap worden gebruikt**

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 SO<sub>x</sub>-emissie vallen, indien het zwavelgehalte van die brandstoffen meer is dan 1,5 massaprocent. Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten de Gemeenschap zijn begonnen,

2. De toepassingsdata voor lid 1 zijn:

a) voor het Baltische-Zeegebied bedoeld in voorschrift 14, lid 3, onder a), van bijlage VI bij Marpol, 11 augustus 2006:

b) voor de Noordzee,

— twaalf maanden na de inwerkingtreding van de aanwijzing door de IMO volgens de vastgestelde procedures, of

— 11 augustus 2007,

naargelang welke datum eerder valt;

c) voor elk ander zeegebied, inclusief havens, dat door de IMO vervolgens overeenkomstig voorschrift 14, lid 3, onder b) van bijlage VI bij Marpol als beheersgebied voor SO<sub>x</sub>-emissie wordt aangewezen, twaalf maanden na de inwerkingtreding van die aanwijzing.

3. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de handhaving van lid 1, ten minste ten aanzien van:

— schepen die onder hun vlag varen, en

— in het geval van lidstaten die grenzen aan beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissie, schepen van alle vlaggen zolang deze zich in hun havens bevinden.

De lidstaten kunnen ook aanvullende handhavingsmaatregelen nemen ten aanzien van andere schepen overeenkomstig het internationaal zeerecht.

4. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat met ingang van de in lid 2, onder a), bedoelde datum scheepsbrandstoffen in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing niet worden gebruikt door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap indien het zwavelgehalte van

deze brandstoffen meer is dan 1,5 massaprocent. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de handhaving van dit voorschrift, ten minste ten aanzien van schepen die onder hun vlag varen en schepen van alle vlaggen zolang deze zich in hun havens bevinden.

5. Met ingang van de in lid 2, onder a), bedoelde datum, stellen de lidstaten als voorwaarde voor schepen om een haven in de Gemeenschap binnen te lopen, dat het scheepslogboek correct is bijgehouden en dat ook de overschakelingen op andere brandstof daarin worden vermeld.

6. Met ingang van de in lid 2, onder a) bedoelde datum en overeenkomstig voorschrift 18 van bijlage VI bij Marpol

— houden de lidstaten een register bij van de lokale leveranciers van scheepsbrandstoffen,

— 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,

— nemen de lidstaten passende maatregelen tegen leveranciers van scheepsbrandstoffen, als blijkt dat zij brandstof hebben geleverd die niet overeenkomt met de vermelding op de brandstofleveringsnota,

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

7. Met ingang van de in lid 2, onder a), bedoelde datum, zorgen de lidstaten ervoor dat op hun grondgebied geen dieselolie voor de scheepvaart in de handel wordt gebracht met een zwavelgehalte van meer dan 1,5 massaprocent.

8. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van de toepassingsdata vermeld in lid 2, onder b), en maakt die data bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4 ter

**Maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die door binnenschepen en schepen op hun ligplaats in havens van de Gemeenschap worden gebruikt**

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat met ingang van 1 januari 2010 de volgende schepen geen scheepsbrandstoffen gebruiken met een zwavelgehalte van meer dan 0,1 massaprocent:

a) binnenschepen, en

b) schepen op hun ligplaats in havens in de Gemeenschap, 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 van of op andere brandstoffen.

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

2. Lid 1 is niet van toepassing:

a) wanneer schepen volgens gepubliceerde dienstregelingen minder dan twee uur op hun ligplaats zullen liggen;

b) op binnenschepen met een certificaat waaruit blijkt dat zij voldoen aan de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, sindsdien gewijzigd, wanneer deze schepen op zee zijn;

c) tot 1 januari 2012 voor in de bijlage opgenomen schepen die uitsluitend op Grieks grondgebied opereren;

d) op schepen die alle motoren uitschakelen en gebruikmaken van stroomvoorziening van het vasteland terwijl zij in een haven op hun ligplaats liggen.

3. Met ingang van 1 januari 2010 zorgen de lidstaten ervoor dat op hun grondgebied geen gasolie voor de zeescheepvaart in de handel wordt gebracht waarvan het zwavelgehalte meer is dan 0,1 massaprocent.

## Artikel 4 quater

**Proefnemingen met en gebruik van nieuwe emissiereductietechnologieën**

1. De lidstaten kunnen, eventueel in samenwerking met andere lidstaten, hun goedkeuring hechten aan proefnemingen met scheepsemisiereductietechnologieën 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:

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

2. Emissiereductietechnologieën voor schepen die onder de vlag van een lidstaat varen, worden goedgekeurd overeenkomstig de procedure van artikel 3, lid 2, van 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) (\*), met inachtneming van

- de richtsnoeren die de IMO zal opstellen;

- de resultaten van de in lid 1 bedoelde proefnemingen;
- de gevolgen voor het milieu, inclusief realiseerbare emissiebeperkingen, en gevolgen voor het ecosysteem in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen;
- de uitvoerbaarheid van de monitoring en de verificatie.

3. Overeenkomstig de procedure van artikel 9, lid 2, worden er criteria opgesteld voor het gebruik van emissiereductietechnologieën door schepen van alle vlaggen in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen in de Gemeenschap. De Commissie deelt deze criteria mee aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

4. Bij wijze van alternatief voor het gebruik van laagzwavelige scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van de artikelen 4 bis en 4 ter, mogen de lidstaten schepen toestaan een goedgekeurde emissiereductietechnologie te gebruiken, op voorwaarde dat deze schepen

- continu een emissieverlaging realiseren die tenminste gelijkwaardig is met die welke zou zijn bereikt met de in deze richtlijn vermelde grenswaarden voor het zwavelgehalte in brandstoffen, en
- uitgerust zijn met apparatuur voor continue emissiecontrole, en
- op basis van criteria die de autoriteiten van de havenstaten aan de IMO hebben meegedeeld op overtuigende wijze aantonen dat in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen geloosde afvalstromen geen gevolgen hebben voor ecosystemen.”

(\*) PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 415/2004 van de Commissie (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 10).

6) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

- a) het volgende lid wordt ingevoegd:

„1 bis. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te controleren dat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen voldoet aan de toepasselijke bepalingen van de artikelen 4 bis en 4 ter.



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

- monsterneming van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord, op het moment van levering aan schepen, volgens de richtsnoeren van de IMO, en analyse van het zwavelgehalte;
- monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voorzover uitvoerbaar, en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;
- inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota.

De monsterneming begint op de datum waarop de desbetreffende grenswaarde voor het maximum-zwavelgehalte van de brandstof van kracht wordt. Zij wordt met een voldoende hoge frequentie in voldoende hoeveelheden uitgevoerd, en wel zodanig dat de monsters representatief zijn voor de onderzochte brandstof en voor de brandstof die door schepen in de betrokken zeegebieden, havens en binnenwateren wordt gebruikt.

De lidstaten nemen, indien nodig, ook de maatregelen die redelijkerwijs nodig zijn om het zwavelgehalte van de scheepsbrandstoffen, andere dan die waarop de artikelen 4 bis en 4 ter van toepassing zijn, te controleren.”;

b) in lid 2 wordt punt a) vervangen door:

„a) de methoden ISO 8754 (1992) en PrEN ISO 14596 voor zware stookolie en scheepsbrandstoffen;”;

7. Artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

### Rapportage en herziening

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 kort verslag in over het zwavelgehalte van de binnen de werkingssfeer van deze richtlijn vallende vloeibare brandstoffen die gedurende het voorgaande kalenderjaar op hun grondgebied zijn gebruikt. Dit verslag vermeldt het totale aantal geteste monsters naar brandstoftype, alsmede de gebruikte hoeveelheden van de desbetreffende brandstoffen en

het berekende gemiddelde zwavelgehalte. De lidstaten brengen ook verslag uit over het aantal uitgevoerde inspecties aan boord van schepen, en registreren het gemiddelde zwavelgehalte van de op hun grondgebied gebruikte scheepsbrandstoffen die op 11 augustus 2005 niet onder deze richtlijn vallen.

2. Op basis van onder meer

- a) het overeenkomstig lid 1 jaarlijks in te dienen verslag;
- b) de waargenomen ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteit, verzuring, brandstofkosten en modal shift;
- c) de vorderingen die gevolge van de initiatieven van de Gemeenschap terzake via IMO-regelingen worden geboekt bij de reductie van de uitstoot van zwaveloxiden door schepen, en
- d) een nieuwe rendementsanalyse, met inbegrip van de directe en indirecte milieuvoordelen van de in artikel 4 bis, lid 4, genoemde maatregelen alsmede van eventuele verdere maatregelen ter beperking van de emissies;
- e) de uitvoering van artikel 4 quater,

dient de Commissie uiterlijk in 2008 een rapport in bij het Europees Parlement en de Raad.

De Commissie kan dat rapport aanvullen met voorstellen tot wijziging van deze richtlijn, met name wat betreft:

- een voor elke brandstofcategorie vastgestelde tweede fase van zwavelgrenswaarden, en
- rekening houdend met de werkzaamheden in het kader van de IMO, de zeegebieden waar laag-zwavelige scheepsbrandstoffen dienen te worden gebruikt.

De Commissie neemt met name voorstellen in overweging voor:

- a) de aanwijzing van nog andere beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissie;
- b) de verlaging van de zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen die worden gebruikt in de beheersgebieden voor SO<sub>x</sub>-emissie, zo mogelijk tot 0,5 %;
- c) alternatieve of aanvullende maatregelen.

3. Vóór 31 december 2005 brengt de Commissie verslag uit over het mogelijke gebruik van economische instrumenten, met inbegrip van mechanismen zoals gedifferentieerde bijdragen en kilometerheffingen, verhandelbare emissierechten en compensaties.

De Commissie kan overwegen in het kader van de herziening in 2008 voorstellen inzake economische instrumenten als alternatieve of aanvullende maatregelen in te dienen, mits de voordelen voor het milieu en de gezondheid duidelijk aantoonbaar zijn.

4. Wijzigingen die nodig zijn om in artikel 2, punten 1, 2, 3, 3a, 3b), en 4), of in artikel 6, lid 2, technische aanpassingen aan te brengen in het licht van de vooruitgang van wetenschap en techniek, worden vastgesteld volgens de in artikel 9, lid 2, bedoelde procedure. Deze aanpassingen mogen niet leiden tot directe wijzigingen van de werkingssfeer van deze richtlijn of de grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen van deze richtlijn.”.

8. Artikel 9 wordt vervangen door:

„Artikel 9

#### **Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad

(\*) van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.”.

(\*) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

9. De tekst in de bijlage bij deze richtlijn wordt toegevoegd.

#### *Artikel 2*

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 11 augustus 2006 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

#### *Artikel 3*

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

#### *Artikel 4*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 6 juli 2005.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

J. BORRELL FONTELLES

Voor de Raad

De voorzitter

J. STRAW

## BIJLAGE

## „BIJLAGE

**GRIEKSE SCHEPEN**

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