



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 15.7.2014
COM(2014) 466 final

2014/0216 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare
brandstoffen (Codificatie)**

TOELICHTING

1. In de context van een Europa van de burgers hecht de Commissie groot belang aan het vereenvoudigen en verduidelijken van het recht van de Unie om het duidelijker en toegankelijker te maken voor de gewone burger, zodat deze nieuwe mogelijkheden krijgt en in staat wordt gesteld gebruik te maken van de specifieke rechten die hij aan het recht van de Unie kan ontleen.

Dit doel kan niet worden verwezenlijkt zolang talloze bepalingen die meermaals en vaak ingrijpend zijn gewijzigd, gedeeltelijk in de oorspronkelijke handeling en gedeeltelijk in de latere wijzigingshandelingen te vinden zijn. Om dan na te gaan wat de geldende regels zijn, is veel zoekwerk vereist, waarbij een groot aantal handelingen moet worden vergeleken.

Codificatie van meermaals gewijzigde regels is dan ook van essentieel belang om het recht duidelijk en doorzichtig te maken.

2. Bij haar besluit van 1 april 1987¹ heeft de Commissie haar diensten opgedragen alle handelingen na maximaal tien wijzigingen te codificeren, waarbij zij erop wijst dat dit een minimumregel is en dat haar diensten ter wille van de duidelijkheid en het juiste begrip van de bepalingen ernaar zouden moeten streven de teksten waarvoor zij verantwoordelijkheid dragen, met nog kortere tussenpozen te codificeren.
3. De conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van Edinburgh (december 1992) hebben dit bevestigd² en het belang van codificatie onderstreept, omdat daarmee rechtszekerheid wordt verschaft omtrent de vraag welke wet op een gegeven moment op een bepaald onderwerp van toepassing is.

Bij codificatie moet de normale procedure voor de vaststelling van handelingen van de Unie volledig in acht worden genomen.

Aangezien bij codificatie geen inhoudelijke wijzigingen in de betrokken wetteksten mogen worden aangebracht, zijn het Europees Parlement, de Raad en de Commissie bij Interinstitutioneel Akkoord van 20 december 1994 een versnelde werkmethode voor de codificatie van wetteksten overeengekomen.

4. Dit voorstel beoogt de codificatie van 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/EEG³. De nieuwe richtlijn vervangt de verschillende handelingen die erin zijn verwerkt⁴; dit voorstel laat de inhoud van de handelingen die worden gecodificeerd onverlet en beperkt zich er derhalve toe deze samen te voegen en daarin slechts de formele wijzigingen aan te brengen die voor de codificatie zelf vereist zijn.

¹ COM(87) 868 PV.

² Zie bijlage 3 bij deel A van die conclusies.

³ Opgenomen in het wetgevingsprogramma voor 2014.

⁴ Zie bijlage III, deel A, bij dit voorstel.

5. Dit voorstel voor een codificatie is opgesteld op basis van een voorafgaande consolidatie, in 22 officiële talen, van Richtlijn 1999/32/EG en de handelingen tot wijziging daarvan, met behulp van een gegevensverwerkingssysteem van het Bureau voor publicaties van de Europese Unie. Voor zover de artikelen zijn vernummerd, is het verband tussen de oude en de nieuwe nummering weergegeven in een concordantietabel die is opgenomen in bijlage IV bij de gecodificeerde richtlijn.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (Codificatie)

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 Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁵,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁶,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:



- (1) Richtlijn 1999/32/EG van de Raad⁷ is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd⁸. Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dient tot codificatie van die richtlijn te worden overgegaan.

↓ 2012/33/EU overweging 1
(aangepast)

- (2) 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

⁵ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁶ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁷ 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/EEG (PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13).

⁸ Zie bijlage III.

het Europees Parlement en de Raad⁹ vastgestelde Zesde Milieuactieprogramma, is het realiseren van luchtkwaliteitsniveaus die geen significante negatieve effecten en risico's voor de gezondheid ☒ van de mens ☒ en ☒ voor ☒ het milieu tot gevolg hebben.

↓ 2012/33/EU overweging 2

- (3) Artikel 191, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) bepaalt dat de Unie in haar milieubeleid streeft naar een hoog niveau van bescherming, rekening houdend met de uiteenlopende situaties in de verschillende regio's van de Unie.
-

↓ 2012/33/EU overweging 3
(aangepast)

- (4) ☒ Deze richtlijn ☒ stelt het maximaal toegestane zwavelgehalte vast van in de Unie gebruikte zware stookolie, gasolie, gasolie voor de scheepvaart en dieselolie voor de scheepvaart.
-

↓ 2012/33/EU overweging 4
(aangepast)

- (5) 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 gezondheid ☒ van de mens ☒ en ☒ voor ☒ het milieu en bijdragen aan zuurdepositie. Zonder de in deze richtlijn vervatte maatregelen zouden de zeevaartemissies spoedig de uitstoot van alle landbronnen tezamen overtreffen.
-

↓ 1999/32/EG overweging 4

- (6) Verzuring en zwaveldioxide in de atmosfeer beschadigen gevoelige ecosystemen, doen de biodiversiteit afnemen, doen afbreuk aan de leefbaarheid van het milieu en hebben een negatieve uitwerking op de groei van gewassen en bossen. Zure regen in de steden kan aanzienlijke schade aan gebouwen en aan het architectonische erfgoed toebrengen. Zwaveldioxideverontreiniging kan ook een belangrijk effect op de volksgezondheid hebben, met name bij mensen die aan ademhalingsziekten lijden.
-

↓ 1999/32/EG overweging 5
(aangepast)

- (7) Verzuring is een grensoverschrijdend verschijnsel waarvoor zowel ☒ maatregelen van de Unie ☒ als nationale of lokale maatregelen vereist zijn.
-

⁹ Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2002 tot vaststelling van het Zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap (PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1).

↓ 1999/32/EG overweging 6

- (8) De uitstoot van zwaveldioxide draagt bij tot de vorming van deeltjes in de atmosfeer.
-

↓ 2012/33/EU overweging 5

- (9) De luchtverontreiniging door aangemeerde schepen is een groot probleem voor vele havensteden die de grenswaarden van de Unie voor de luchtkwaliteit trachten te bereiken.
-

↓ 2012/33/EU overweging 6

- (10) De lidstaten moeten het gebruik van stroomvoorziening vanaf de wal stimuleren, daar de stroomvoorziening voor hedendaagse schepen gewoonlijk door hulpmotoren wordt verzorgd.
-

↓ 1999/32/EG overweging 7
(aangepast)

- (11) De Unie en de afzonderlijke lidstaten zijn verdragsluitende partijen bij het Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand van de VN-ECE. Het tweede protocol betreffende grensoverschrijdende verontreiniging door zwaveldioxide van de VN-ECE bepaalt dat de verdragsluitende partijen de emissie van zwaveldioxide met de in het eerste protocol vastgelegde 30 % of met nog meer moeten verminderen en het tweede protocol van de VN-ECE gaat uit van de veronderstelling dat de kritische milieubelastings- en emissieniveaus in sommige kwetsbare gebieden nog steeds zullen worden overschreden. Er zullen nog verdere maatregelen ter vermindering van de zwaveldioxide-emissies nodig zijn. De verdragsluitende partijen dienen derhalve de emissie van zwaveldioxide aanmerkelijk verder te verminderen.
-

↓ 1999/32/EG overweging 8

- (12) Het is reeds tientallen jaren bekend dat de kleine hoeveelheden zwavel die van nature in aardolie en in kolen voorkomen, de belangrijkste bron zijn van de uitstoot van zwaveldioxide, die een van de hoofdoorzaken van „zure regen” en een van de belangrijkste oorzaken van de luchtverontreiniging in veel stedelijke en industriële gebieden is.
-

↓ 1999/32/EG overweging 10

- (13) Uit onderzoek is gebleken dat de voordelen van een vermindering van de zwavelemissie door verlaging van het zwavelgehalte van brandstoffen vaak aanzienlijk zwaarder zullen wegen dan de geraamde kosten voor de industrie. De technische middelen voor het verminderen van het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen bestaan en zijn ruim beschikbaar.

↓ 1999/32/EG overweging 13
(aangepast) en 2012/33/EU
overwegingen 7 en 15 (aangepast)

- (14) Deze richtlijn belet een lidstaat niet overeenkomstig artikel 193 VWEU verdergaande beschermingsmaatregelen te handhaven of te treffen teneinde spoedige toepassing van het maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen te bevorderen, bijvoorbeeld met gebruik van emissiereductiemethoden buiten beheersgebieden voor SO_x-emissie . Dergelijke maatregelen moeten verenigbaar zijn met de Verdragen en ter kennis van de Commissie worden gebracht.
-

↓ 1999/32/EG overweging 14

- (15) Een lidstaat moet, alvorens nieuwe, verdergaande beschermingsmaatregelen in te voeren, de Commissie in kennis stellen van de ontwerpmaatregelen overeenkomstig Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁰.
-

↓ 2005/33/EG overweging 8
(aangepast)

- (16) Krachtens het VWEU moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van de ultraperifere regio's van de Unie , te weten de Franse overzeese departementen, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden.
-

↓ 1999/32/EG overweging 15

- (17) Voor de grenswaarde van het zwavelgehalte van zware stookolie dient te worden voorzien in afwijkingen voor lidstaten of gebieden van lidstaten waar de toestand van het milieu dat toelaat.
-

↓ 1999/32/EG overweging 16
(aangepast)

- (18) Voor de grenswaarde van het zwavelgehalte van zware stookolie dient tevens te worden voorzien in afwijkingen voor het gebruik daarvan in stookinstallaties die voldoen aan de emissiegrenswaarden van Richtlijn 2001/80/EG van het Europees

¹⁰ Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37).

↓ 1999/32/EG overweging 17

- (19) De gemiddelde zwaveldioxide-emissie van de stookinstallaties van een raffinaderij die niet onder artikel 3, lid 2, onder d), of artikel 3, lid 3, onder c), van deze richtlijn vallen, mag de in Richtlijn 2001/80/EG of bijlage V bij Richtlijn 2010/75/EU, of toekomstige herzieningen van die richtlijnen vastgestelde grenswaarden, niet overschrijden. De lidstaten dienen bij de toepassing van deze richtlijn in aanmerking te nemen dat vervangende brandstoffen die niet in artikel 2 worden genoemd geen grotere emissie van verzuring veroorzakende verontreinigende stoffen mogen teweeg brengen.
-

↓ 2012/33/EU overweging 8

- (20) In 2008 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een resolutie aangenomen tot wijziging van bijlage VI bij 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 (MARPOL), bevattende regelingen ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen. De herziene bijlage VI bij MARPOL is op 1 juli 2010 in werking getreden.
-

↓ 2012/33/EU overweging 9
(aangepast)

- (21) De herziene bijlage VI bij MARPOL introduceert onder meer strengere zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen in beheersgebieden voor SO_x-emissie (1,00 % vanaf 1 juli 2010 en 0,10 % vanaf 1 januari 2015), evenals in zeegebieden buiten beheersgebieden voor SO_x-emissie (3,50 % 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 beheersgebieden voor SO_x-emissie 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, moet deze richtlijn zijn afgestemd op de herziene bijlage VI bij MARPOL. Om te zorgen voor een minimale kwaliteit van de brandstof die schepen gebruiken voor op brandstof of technologie gebaseerde naleving, mag niet worden toegestaan dat scheepsbrandstoffen met een zwavelgehalte dat de algemene norm van 3,50 massaprocent overschrijdt, in de Unie

¹¹ 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 (PB L 309 van 27.11.2001, blz. 1).

¹² Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging) (PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17).

wordt gebruikt, uitgezonderd in het geval van brandstoffen geleverd aan schepen die emissiereductiemethoden in een gesloten systeem gebruiken.

↓ 2012/33/EU overweging 10
(aangepast)

- (22) Wijzigingen van bijlage VI bij MARPOL betreffende ☒ beheersgebieden voor SO_x-emissie ☒ zijn mogelijk volgens de IMO-procedures. Ingeval nadere wijzigingen, waaronder vrijstellingen, met betrekking tot de toepassing van grenswaarden ☒ voor beheersgebieden voor SO_x-emissie ☒ in bijlage VI bij MARPOL worden geïntroduceerd, moet de Commissie die in ogeschouw nemen en zo nodig onverwijld in overeenstemming met het VWEU het nodige voorstel indienen om ☒ deze ☒ richtlijn volledig op de IMO-regels inzake ☒ beheersgebieden voor SO_x-emissie ☒ af te stemmen.
-

↓ 2012/33/EU overweging 11

- (23) De invoering van nieuwe emissiebeheersgebieden moet plaatsvinden volgens de IMO-procedure van bijlage VI bij MARPOL, en dient te worden geschraagd door een goed onderbouwd voorstel, op basis van milieu- en economische gronden, en ondersteund door wetenschappelijke gegevens.
-

↓ 2012/33/EU overweging 12

- (24) In overeenstemming met voorschrift 18 van de herziene bijlage VI bij MARPOL moeten de lidstaten streven naar de beschikbaarheid van scheepsbrandstoffen die voldoen aan deze richtlijn.
-

↓ 2012/33/EU overweging 13

- (25) Gezien de mondiale dimensie van het milieubeleid en de zeevaartemissies moeten er op wereldschaal ambitieuze emissienormen komen.
-

↓ 1999/32/EG overweging 21
(aangepast)

- (26) De ☒ Unie ☒ zal bij de IMO ☒ blijven ☒ pleiten voor een doeltreffender bescherming van gebieden die gevoelig zijn voor SO_x-emissies en een verlaging van de normale grenswaarde voor bunkerolie.
-

↓ 2012/33/EU overweging 14
(aangepast)

- (27) Passagiersschepen zijn hoofdzakelijk actief in havens of nabij kustgebieden en hebben een significante invloed op de gezondheid ☒ van de mens ☒ en ☒ op ☒ het milieu. Om de luchtkwaliteit nabij havens en kust te verbeteren, worden deze schepen verplicht scheepsbrandstoffen te gebruiken met een maximumzwavelgehalte van 1,50 % totdat er strengere zwavelnormen gelden voor alle schepen in de

territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing van de lidstaten.

↓ 2012/33/EU overweging 16

- (28) Om de overschakeling op nieuwe motortechnologieën te bevorderen die voor een aanzienlijke verdere emissiereductie in de maritieme sector kunnen zorgen, moet de Commissie de mogelijkheden verder verkennen om de invoering van gasmotoren in schepen mogelijk te maken en te stimuleren.
-

↓ 2012/33/EU overweging 17
(aangepast)

- (29) Om de doelstellingen van deze richtlijn te realiseren, is passende handhaving van de verplichtingen met betrekking tot het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen nodig. De ervaring met de tenuitvoerlegging van Richtlijn 1999/32/EG heeft geleerd dat een krachtigere controle- en handhavingsregeling nodig is om de correcte tenuitvoerlegging van deze richtlijn te waarborgen. Daartoe is het noodzakelijk dat de 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. Het is tevens nodig dat de lidstaten een systeem ontwikkelen van doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties voor het niet naleven van de bepalingen van deze richtlijn. Om de informatie transparanter te maken, is het bovendien passend te bepalen dat het register van lokale leveranciers van scheepsbrandstoffen openbaar wordt gemaakt.
-

↓ 2012/33/EU overweging 18
(aangepast)

- (30) Om geharmoniseerde verslaggeving te waarborgen, moet deze richtlijn gedetailleerdere aanwijzingen bevatten met betrekking tot de inhoud en de indeling van het verslag.
-

↓ 2012/33/EU overweging 20
(aangepast)

- (31) Naleving van de lage zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen kan, met name in beheersgebieden voor SO_x-emissie en in ieder geval op de korte termijn, een significante stijging van de prijs van zulke brandstoffen 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 beheersgebieden voor SO_x-emissie negatief beïnvloeden. Geschikte oplossingen zijn nodig om nalevingskosten voor de betrokken industrieën te beperken, zoals het toestaan van alternatieve, kosteneffectievere nalevingsmethoden dan op brandstof gebaseerde naleving en het bieden van ondersteuning waar nodig. Onder meer aan de hand van verslagen van de lidstaten zal de Commissie nauwlettend 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, en zal zij eventueel passende maatregelen voorstellen om deze ontwikkeling tegen te gaan.

↓ 2012/33/EU overweging 21

- (32) Beperking van een verschuiving van vervoer over zee naar vervoer over land is van belang aangezien groei van het wegvervoer veelal tegen de klimaatdoelstellingen van de Unie indruist en de congestie zal doen toenemen.
-

↓ 2012/33/EU overweging 22

- (33) De kosten van de nieuwe voorschriften om zwaveldioxide-emissies terug te dringen kunnen leiden tot een verschuiving van vervoer over zee naar vervoer over land en kunnen negatieve gevolgen hebben voor de concurrentiekracht van bedrijven. De Commissie moet instrumenten als Marco Polo en het trans-Europees vervoersnetwerk ten volle benutten om gerichte bijstand te verlenen teneinde het risico van een verschuiving tussen vervoerswijzen te minimaliseren. De lidstaten kunnen het nodig achten om overeenkomstig de toepasselijke regels inzake staatssteun steun te verlenen aan marktdeelnemers die de gevolgen van deze richtlijn ondervinden.
-

↓ 2012/33/EU overweging 23

- (34) Volgens de geldende richtsnoeren voor staatssteun voor milieubescherming kunnen de lidstaten, onverminderd toekomstige veranderingen daarvan, staatssteun verlenen aan marktdeelnemers die gevolgen van deze richtlijn ondervinden, waaronder steun voor aanpassing van bestaande schepen, indien dergelijke maatregelen volgens artikel 107 en 108 VWEU verenigbaar met de interne markt worden geacht, met name in het licht van de geldende richtsnoeren voor staatssteun voor milieubescherming. In dit verband kan de Commissie in aanmerking nemen dat het gebruik van bepaalde emissiereductiemethoden verder gaat dan de vereisten van deze richtlijn doordat niet alleen de zwaveldioxide-uitstoot maar ook andere emissies worden teruggedrongen.
-

↓ 2012/33/EU overweging 24
(aangepast)

- (35) De toegang tot emissiereductiemethoden moet worden vergemakkelijkt. 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 zij zijn ontwikkeld met inachtneming van toepasselijke goedkeurings- en controlemechanismen. De al bekende alternatieve methoden, zoals het gebruik van reinigingssystemen voor uitlaatgassen aan boord van schepen, het mengen van brandstof en vloeibaar aardgas en het gebruik van biobrandstof, moeten in de Unie worden erkend. Het is van belang het testen en ontwikkelen van nieuwe emissiereductiemethoden te bevorderen, onder meer om de verschuiving van vervoer over zee naar vervoer over land te beperken.

↓ 2012/33/EU overweging 25

- (36) Emissiereductiemethoden hebben de potentie van een aanzienlijk emissiereductie-effect. De Commissie moet daarom het testen en ontwikkelen van nieuwe emissiereductiemethoden bevorderen, onder meer door te overwegen een gezamenlijk met het bedrijfsleven te financieren programma in het leven te roepen, gestoeld op dezelfde beginselen als vergelijkbare programma's, zoals het Clean Sky-programma.
-

↓ 2012/33/EU overweging 26

- (37) De Commissie moet in samenwerking met de lidstaten en de belanghebbenden nadere maatregelen uitwerken zoals vermeld in het werkdocument van de diensten van de Commissie van 16 september 2011, getiteld „Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox”.
-

↓ 1999/32/EG overweging 23

- (38) In het geval van verstoring van de voorziening met ruwe aardolie, olieproducten of andere koolwaterstoffen kan de Commissie toestaan dat op het grondgebied van een lidstaat een hogere grenswaarde wordt gehanteerd.
-

↓ 1999/32/EG overweging 24

- (39) De lidstaten dienen geschikte regelingen voor toezicht op de naleving van de bepalingen van deze richtlijn te treffen. Aan de Commissie dient verslag te worden uitgebracht over het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen.
-

↓ 2012/33/EG overweging 30
(aangepast)

- (40) De bevoegdheid moet aan de Commissie worden overgedragen overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen tot wijziging van de equivalente emissiewaarden en de criteria voor het gebruik van emissiereductiemethoden in de bijlagen bij deze richtlijn teneinde deze op zodanige wijze aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang aan te passen dat strikte samenhang met de desbetreffende instrumenten van de IMO wordt gewaarborgd, en tot wijziging van artikel 2, onder a) tot en met e) en p), artikel 13, lid 2, onder b), i), en artikel 13, lid 3, van deze richtlijn om die bepalingen aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

↓ 2012/33/EU overweging 31
(aangepast)

- (41) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹³.
-

↓ 2012/33/EU overweging 32

- (42) Het is passend dat het 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 Raad¹⁴ de Commissie bijstaat bij het goedkeuren van de emissiereductiemethoden die niet vallen onder Richtlijn 96/98/EG van de Raad¹⁵.
-

↓ 2012/33/EU overweging 29
(aangepast)

- (43) Doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties zijn van belang voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. De lidstaten moeten in die sancties boetes opnemen, die zodanig berekend worden dat de overtreder ten minste het economisch voordeel van zijn overtreding kwijtraakt en dat de sancties bij herhaalde overtreding geleidelijk stijgen. De lidstaten moeten de Commissie van de bepalingen inzake sancties in kennis stellen.
-

↓

- (44) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage III, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten,

¹³ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

¹⁴ 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 schepen (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1).

¹⁵ Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PB L 46 van 17.2.1997, blz. 25).

↓ 1999/32/EG

HEBBERN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel en werkingsfeer

1. Doel van deze richtlijn is de emissies van zwaveldioxide ten gevolge van de verbranding van bepaalde soorten vloeibare brandstoffen te verminderen en aldus de schadelijke effecten van dergelijke emissies op mens en milieu terug te dringen.

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 1

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 zeewateren, 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;
-

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 1
(aangepast)

- d) brandstoffen die in de ultraperifere gebieden van de Unie gebruikt en in de handel gebracht worden, op voorwaarde dat de betrokken lidstaten kunnen waarborgen dat in die regio's:
-

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 1

- i) aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan;
 - ii) 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, voor zover 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;

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 1
(aangepast)

- h) onverminderd het bepaalde in artikel 5, brandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen die gebruikmaken van ☒ emissiereductiemethoden ☒ overeenkomstig de artikelen 8 en 10.

↓ 1999/32/EG

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 2,
onder a) (aangepast)

- a) *zware stookolie*:
- i) een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van scheepsbrandstof, van GN-code 2710 19 51 tot en met 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 ☒ of ☒ 2710 20 39, of
 - ii) een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van gasolie zoals omschreven ☒ onder b) en met uitzondering van scheepsbrandstoffen zoals omschreven onder c), d) en e) ☒, die op grond van de destillatiegrenzen ervan behoort tot de categorie zware oliën welke bestemd zijn om als brandstof te worden gebruikt en die, destillatieverliezen inbegrepen, voor minder dan 65 volumeprocent overdestilleren bij 250 °C, gemeten met ASTM-methode D86. Wanneer de destillatie niet met behulp van ASTM-methode D86 kan worden bepaald, wordt het aardolieproduct eveneens als zware stookolie ingedeeld;
- b) *gasolie*:
- i) een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van scheepsbrandstof, van GN-code 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 of 2710 20 19, of

- ii) een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van scheepsbrandstof, waarvan minder dan 65 volumepercent (met inbegrip van verliezen) bij 250 °C overdestilleert, en waarvan ten minste 85 volumepercent (met inbegrip van verliezen) bij 350 °C overdestilleert, gemeten met de ASTM-methode D86.

Dieselbrandstoffen als omschreven in artikel 2, punt 2, van Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ zijn niet onder deze definitie begrepen. Brandstoffen die worden gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines en landbouwtrekkers vallen eveneens buiten deze definitie;

↓ 2009/30/EG art. 2, punt 1,
onder a) (aangepast)

- c) *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 stoffen. Deze omvat uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die gebruikt wordt aan boord van binnenschepen of pleziervaartuigen, zoals ☒ respectievelijk ☒ omschreven in ☒ artikel 2 van ☒ Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ en ☒ artikel 1, lid 3 van ☒ Richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁸, indien deze vaartuigen zich op zee bevinden;

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 2,
onder b)

- d) *dieselolie voor de scheepvaart*: een scheepsbrandstof als bepaald voor DMB in tabel I van ISO 8217, met uitzondering van de verwijzing naar het zwavelgehalte;
- e) *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;

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 2,
onder d)

- f) *MARPOL*: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978;

¹⁶ Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58).

¹⁷ Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines (PB L 59 van 27.2.1998, blz. 1).

¹⁸ Richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen (PB L 164 van 30.6.1994, blz. 15).

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 2,
onder d) (aangepast)

- g) *bijlage VI bij MARPOL*: de bijlage, getiteld „Voorschriften voor de preventie van luchtverontreiniging door schepen,” ☒ bij ☒ MARPOL;
-

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 2,
onder d)

- h) *beheersgebieden voor SO_x-emissie*: zeegebieden die door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) krachtens bijlage VI bij MARPOL als zodanig worden omschreven;
- i) *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;
- j) *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;
- k) *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;
-

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 2,
onder d) (aangepast)

- l) *schip op zijn ligplaats*: een schip dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een haven in de ☒ Unie ☒, 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;
-

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 2,
onder d)

- m) *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;

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 2, onder d), (aangepast)

- n) *perifere gebieden*: de Franse overzeese departementen, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden, genoemd in artikel 349 VWEU .
-

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 2, onder c)

- o) *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;
-

↓ 1999/32/EG

- p) *ASTM-methode*: de methode van de „American Society for Testing and Materials”, zoals omschreven in de uitgave van 1976 van de standaarddefinities en specificaties voor olieproducten en smeermiddelen;
- q) *stookinstallatie*: een technische inrichting waarin brandstoffen geoxideerd worden met het oog op gebruik van de opgewekte warmte.
-

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 3

Artikel 3

Maximumzwavelgehalte van zware stookolie

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 3, onder a)

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 vallende stookinstallaties waarop artikel 4, lid 1 of lid 2, of artikel 4, 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 1 700 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 1 700 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 1 700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis.

3. 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 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 1 700 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 1 700 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 1 700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat geen enkele stookinstallatie die zware stookolie met een hoger zwavelgehalte dan dat genoemd in lid 1 gebruikt, wordt geëxploiteerd zonder een door een bevoegde instantie afgegeven vergunning waarin de emissiegrenswaarden aangegeven zijn.

↓ 1999/32/EG

Artikel 4

Maximumzwavelgehalte van gasolie

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 5

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

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 4

Artikel 5

Maximumzwavelgehalte in scheepsbrandstof

De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen scheepsbrandstoffen worden gebruikt met een zwavelgehalte van meer dan 3,50 massaprocent, uitgezonderd in het geval van brandstoffen voor schepen die de in artikel 8 bedoelde emissiereductiemethoden in een gesloten systeem gebruiken.

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 5

Artikel 6

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 6,
onder a)

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 SO_x-emissie en door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Unie

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 6,
onder c)

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 indien het zwavelgehalte van die brandstoffen hoger is dan:

- a) 3,50 % met ingang van 18 juni 2014;
- b) 0,50 % met ingang van 1 januari 2020.

Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten de Unie zijn begonnen, onverminderd de leden 2 en 4 en artikel 7.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 6,
onder b)

2. 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_x-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.

De Commissie houdt terdege rekening met mogelijke toekomstige wijzigingen in de vereisten ingevolge bijlage VI bij MARPOL die van toepassing zijn op beheersgebieden voor SO_x-emissie, en dient zo nodig onverwijld voorstellen in om deze richtlijn dienovereenkomstig te wijzigen.

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 5
(aangepast)

3. De toepassingsdata voor lid 2 voor nieuwe zeegebieden, inclusief havens, aangewezen door de IMO als beheersgebieden voor SO_x-emissie overeenkomstig voorschrift 14, lid 3, onder b), van bijlage VI bij MARPOL zijn twaalf maanden na de inwerkingtreding van die aanwijzing .

4. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de handhaving van lid 2, ten minste ten aanzien van:

- schepen die onder hun vlag varen, en
- in het geval van lidstaten die grenzen aan beheersgebieden voor SO_x-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.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 6,
onder d)

5. 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 tot 1 januari 2020 geen scheepsbrandstoffen worden gebruikt waarvan het zwavelgehalte in massaprocenten hoger is dan 1,50 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.

6. De lidstaten eisen dat het scheepslogboek correct wordt bijgehouden en dat ook de overschakelingen op andere brandstof daarin worden vermeld.

7. De lidstaten streven naar de beschikbaarheid van scheepsbrandstoffen die voldoen aan deze richtlijn, en stellen de Commissie in kennis van de beschikbaarheid van zulke scheepsbrandstoffen in hun havens en terminals.

8. Indien een lidstaat vaststelt dat een schip niet voldoet aan de in deze richtlijn neergelegde normen voor scheepsbrandstoffen die voldoen aan deze richtlijn, kan de bevoegde autoriteit van de lidstaat het schip verplichten:

- a) verslag te doen van de maatregelen die zijn ondernomen om aan de normen te voldoen, alsmede
- b) aan te tonen dat gepoogd is scheepsbrandstof die voldoet aan deze richtlijn, in overeenstemming met het vaartplan, aan te kopen, en, ingeval die niet beschikbaar was waar gepland, dat gepoogd is alternatieve verkooppunten te vinden en dat er, ondanks alle pogingen scheepsbrandstof te verkrijgen die voldoet aan deze richtlijn, niet zulke scheepsbrandstof voor aankoop beschikbaar was.

Het schip wordt niet verplicht van zijn voorgenomen reis af te wijken of zijn reis onnodig op te houden om aan deze richtlijn te voldoen.

Wanneer een schip de in de eerste alinea bedoelde informatie verstrekt, houdt de betrokken lidstaat rekening met alle relevante omstandigheden en de verstrekte bewijsdocumenten om de gepaste maatregelen te bepalen, waaronder het achterwege laten van controlemaatregelen.

Ingeval een schip geen scheepsbrandstof die aan deze richtlijn voldoet, kan aankopen, dient het dit te melden aan zijn vlaggenstaat en aan de bevoegde autoriteit van de haven van bestemming.

Ingeval een schip aantoont dat er geen scheepsbrandstoffen die aan deze richtlijn voldoen, beschikbaar waren, stelt de havenstaat de Commissie daarvan in kennis.

9. Overeenkomstig voorschrift 18 van bijlage VI bij MARPOL:

- a) houden de lidstaten een register bij van de lokale leveranciers van scheepsbrandstof;
- 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.
-

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 6,
onder d) (aangepast)

10. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen dieselolie voor de scheepvaart in de handel wordt gebracht met een zwavelgehalte dat hoger is dan 1,50 massaprocent.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 7

Artikel 7

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 schepen op hun ligplaats in havens in de Unie geen scheepsbrandstoffen gebruiken met een zwavelgehalte van meer dan 0,10 massaprocent, 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 over te schakelen op andere brandstoffen.

De lidstaten eisen dat alle tijdstippen waarop op een andere brandstof wordt overgeschakeld 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;
 - b) op schepen die alle motoren uitschakelen en gebruikmaken van stroomvoorziening van het vasteland terwijl zij in een haven op hun ligplaats liggen.
-

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 7
(aangepast)

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

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 7

Artikel 8

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 6 en 7, behoudens de leden 2 en 4 van dit artikel.

2. Schepen die de in lid 1 bedoelde emissiereductiemethoden gebruiken, realiseren continu reducties van zwaveldioxide-emissies welke ten minste equivalent zijn met de reducties die zouden zijn gerealiseerd door het gebruik van scheepsbrandstoffen welke voldoen aan de eisen van de artikelen 6 en 7. De equivalente emissiewaarden worden vastgesteld in overeenstemming met bijlage I.

3. De lidstaten bevorderen als alternatieve oplossing voor het verminderen van de emissies het gebruik door aangemeerde schepen van stroomvoorzieningssystemen op het vasteland.

4. De in lid 1 bedoelde emissiereductiemethoden dienen te voldoen aan de criteria die gespecificeerd zijn in de in bijlage II bedoelde instrumenten.

5. Wanneer dat gerechtvaardigd is in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang op het gebied van alternatieve emissiereductiemethoden en op zodanige wijze dat de strikte samenhang met de desbetreffende door de IMO vastgestelde instrumenten en normen wordt gewaarborgd:

- a) is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlagen I en II;
- b) stelt de Commissie, indien nodig, uitvoeringshandelingen vast houdende gedetailleerde vereisten voor de controle van emissies. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 8

Artikel 9

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

1. Onder Richtlijn 96/98/EG vallende emissiereductiemethoden worden goedgekeurd overeenkomstig die richtlijn.

2. Niet onder lid 1 van dit artikel vallende emissiereductiemethoden worden goedgekeurd overeenkomstig de in artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 bedoelde procedure, met inachtneming van:

- a) de richtsnoeren die de IMO zal opstellen;
- b) de resultaten van de uit hoofde van artikel 10 uitgevoerde proefnemingen;
- c) de gevolgen voor het milieu, inclusief realiseerbare emissiebeperkingen, en gevolgen voor het ecosysteem in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, alsmede
- d) de uitvoerbaarheid van de monitoring en de verificatie.

Artikel 10

Proefnemingen met nieuwe emissiereductiemethoden

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 6 en 7 niet verplicht, op voorwaarde dat:

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

Artikel 11

Financiële maatregelen

De lidstaten kunnen financiële maatregelen nemen ten behoeve van de marktdeelnemers die de gevolgen van deze richtlijn ondervinden, mits deze in overeenstemming zijn met de op dit gebied geldende dan wel nog vast te stellen regels inzake staatssteun.

↓ 1999/32/EG

Artikel 12

Verandering in de brandstofvoorziening

Indien het door een plotselinge verandering in de voorziening met ruwe aardolie, olieproducten of andere koolwaterstoffen voor een lidstaat moeilijk wordt om aan de

grenswaarden voor het zwavelgehalte overeenkomstig de artikelen 3 en 4 te voldoen, stelt die lidstaat de Commissie daarvan in kennis. De Commissie mag gedurende een periode van ten hoogste zes maanden op het grondgebied van de betrokken lidstaat een hogere grenswaarde toestaan en stelt de Raad en de lidstaten van haar besluit in kennis. Iedere lidstaat kan binnen één maand het besluit van de Commissie aan de Raad voorleggen. De Raad kan binnen twee maanden met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 9
(aangepast)

Artikel 13

Monsterneming en analyse

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om door middel van monsternemingen te controleren of het zwavelgehalte van brandstoffen voldoet aan de artikelen 3 tot en met 7. Met het nemen van monsters wordt aangevangen op de datum waarop de toepasselijke grenswaarde voor het maximumzwavelgehalte van de brandstof van kracht wordt. Er worden op gezette tijden en frequent genoeg voldoende 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. De monsters worden zonder onnodige vertraging geanalyseerd.

2. De volgende wijzen van monsterneming, analyse en inspectie van scheepsbrandstoffen worden gebruikt:

- a) inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota's, ☒ en ☒
- b) in voorkomend geval, de volgende wijzen van monsterneming en analyse:
 - i) 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 aangenomen op 17 juli 2009 ingevolge Resolutie 182(59) van het Marine Environment Protection Committee (MEPC) van de IMO, en analyse van het zwavelgehalte ervan, of
 - ii) monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voor zover technisch en economisch haalbaar, en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen.

3. De referentiemethode die is aangenomen voor vaststelling van het zwavelgehalte is ISO-methode 8754 (2003) of PrEN ISO 14596 (2007).

Om te bepalen of de scheepsbrandstof die wordt geleverd aan en gebruikt op schepen voldoet aan de zwavelgrenswaarden als voorgeschreven in de artikelen 4 tot en met 7, wordt de brandstofcontroleprocedure vastgelegd in aanhangsel VI van bijlage VI bij MARPOL gebruikt.

4. De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om uitvoeringshandelingen vast te stellen met betrekking tot:

- a) de frequentie van monsterneming;
- b) de methoden voor monsterneming;
- c) de definitie van een monster dat representatief is voor de onderzochte brandstof.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

↓ 2005/33/EG art. 1, punt 7

Artikel 14

Rapportage en herziening

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 10, onder a)

1. Op basis van de resultaten van de overeenkomstig artikel 13 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.

Aan de hand van de overeenkomstig de eerste alinea van dit lid binnengekomen verslagen en de overeenkomstig artikel 6, lid 8, vijfde alinea, gedane kennisgevingen inzake de niet-beschikbaarheid van scheepsbrandstof die voldoet aan deze richtlijn, stelt de Commissie binnen 12 maanden na de in de eerste alinea van dit lid genoemde datum een verslag op over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en publiceert zij dit verslag. De Commissie beoordeelt of de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn moeten worden verscherpt en zij doet daartoe de nodige wetgevingsvoorstellen.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 10, onder c)

2. Uiterlijk op 31 december 2013 dient de Commissie een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad dat zo nodig vergezeld gaat van wetgevingsvoorstellen. De Commissie gaat in dat verslag in op de mogelijkheden voor terugdringing van de luchtverontreiniging, uitgaande van onder meer: de overeenkomstig de leden 1 en 3 jaarlijks in te dienen verslagen; de waargenomen ontwikkelingen in de luchtkwaliteit en de verzuring; de brandstofkosten, de potentiële economische effecten en de waargenomen verschuivingen tussen vervoerswijzen; en de vorderingen bij de reductie van emissies door schepen.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 10, onder b) (aangepast)

3. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen met betrekking tot de gegevens die moeten worden opgenomen in het verslag en de indeling van het in lid 1 bedoelde

verslag. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 10,
onder d) (aangepast)

Artikel 15

⊗ **Aanpassing aan wetenschappelijke en technische ontwikkelingen** ⊗

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de aanpassingen van artikel 2, onder a) tot en met e) en p), artikel 13, lid 2, onder b), i), en artikel 13, lid 3, aan wetenschappelijke en technische ontwikkelingen. Deze aanpassingen mogen niet leiden tot directe wijzigingen van de werkingssfeer van deze richtlijn of van de in deze richtlijn nader omschreven zwavelgrenswaarden voor brandstoffen.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 13

Artikel 16

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 8, lid 5, en artikel 15, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 17 december 2012. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 8, lid 5, en artikel 15 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheden. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 8, lid 5, of artikel 15, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van drie maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen

bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met drie maanden verlengd.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 12

Artikel 17

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, stelt de Commissie de uitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

↓ 2012/33/EU art. 1, punt 14

Artikel 18

Sancties

De lidstaten bepalen de sancties voor inbreuken op de nationale regelgeving die overeenkomstig deze richtlijn is vastgesteld.

De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn en kunnen boetes omvatten waarvan de hoogte zodanig bepaald is dat wordt gewaarborgd dat de boetes de overtreder ten minste het economisch voordeel van zijn overtreding ontnemen en dat die boetes bij herhaalde overtreding geleidelijk stijgen.

↓

Artikel 19

Intrekking

Richtlijn 1999/32/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage III, deel A, genoemde richtlijnen, wordt ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage III, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in intern recht van de aldaar genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage IV.

↓ 1999/32/EG (aangepast)

Artikel 20

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op ☒ 19 juni 2014 ☒.

↓ 1999/32/EG

Artikel 21

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter