

I

(Wetgevingshandelingen)

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2012/33/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 21 november 2012

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

bescherming, rekening houdend met de uiteenlopende situaties in de verschillende regio's van de 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 Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Een van de doelstellingen van het milieubeleid van de Unie, zoals vastgesteld in de milieuactieprogramma's en in het bijzonder in het bij Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾ vastgestelde Zesde Milieuactieprogramma, is het realiseren van luchtkwaliteitsniveaus die geen significante negatieve effecten en risico's voor de menselijke gezondheid en het milieu tot gevolg hebben.

(2) 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

(3) Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen ⁽⁴⁾ stelt het maximaal toegestane zwavelgehalte vast van in de Unie gebruikte zware stookolie, gasolie, gasolie voor de zeescheepvaart en dieselolie voor de zeescheepvaart.

(4) Zeevaartemissies door de verbranding van scheepsbrandstoffen met een hoog zwavelgehalte dragen bij aan luchtverontreiniging in de vorm van zwaveldioxide en deeltjes, die schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid en het milieu en bijdragen aan zuurdepositie. Zonder de in deze richtlijn vervatte maatregelen zouden de zeevaartemissies spoedig de uitstoot van alle landbronnen tezamen overtreffen.

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

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

(7) Krachtens Richtlijn 1999/32/EG dient de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit te brengen over de tenuitvoerlegging van die richtlijn en mag zij samen met haar verslag voorstellen tot wijziging ervan indienen, in het bijzonder inzake de verlaging van de zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen binnen beheersgebieden voor SOx-emissie (SOx Emission Control Areas - SECAs), overeenkomstig de werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

⁽¹⁾ PB C 68 van 6.3.2012, blz. 70.

⁽²⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 11 september 2012 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 29 oktober 2012.

⁽³⁾ PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13.

- (8) In 2008 heeft de IMO een resolutie aangenomen tot wijziging van bijlage VI van het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 (MARPOL), bevattende regelingen ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen. De herziene bijlage VI bij MARPOL is op 1 juli 2010 in werking getreden.
- (9) De herziene bijlage VI bij MARPOL introduceert onder meer strengere zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen in SECA's (1,00 % vanaf 1 juli 2010 en 0,10 % vanaf 1 januari 2015), evenals in zeegebieden buiten SECA's (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 SECA's brandstoffen te gebruiken met een maximumzwavelgehalte van 1,00 %. Ter wille van de samenhang met het internationale recht en om handhaving van nieuwe wereldwijd vastgestelde zwavelnormen in de Unie te waarborgen, moet Richtlijn 1999/32/EG worden afgestemd op de herziene bijlage VI bij MARPOL. Om te zorgen voor een minimale kwaliteit van de brandstof die schepen gebruiken voor 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 wordt gebruikt, uitgezonderd in het geval van brandstoffen geleverd aan schepen die emissiereductiemethoden in een gesloten systeem gebruiken.
- (10) Wijzigingen van bijlage VI bij MARPOL betreffende SECA's zijn mogelijk volgens de IMO-procedures. Ingeval nadere wijzigingen, waaronder vrijstellingen, met betrekking tot de toepassing van SECA-grenswaarden in bijlage VI bij MARPOL worden geïntroduceerd, moet de Commissie die in ogenschouw nemen en zo nodig onverwijld in overeenstemming met het VWEU het nodige voorstel indienen om Richtlijn 1999/32/EG volledig op de IMO-regels inzake SECA's af te stemmen.
- (11) 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 milieueconomische gronden, en ondersteund door wetenschappelijke gegevens.
- (12) 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.
- (13) Gezien de mondiale dimensie van het milieubeleid en de zeevaartemissies moeten er op wereldschaal ambitieuze emissienormen komen.
- (14) Passagiersschepen zijn hoofdzakelijk actief in havens of nabij kustgebieden en hebben een significante invloed op de menselijke gezondheid en 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 zeewateren, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing van de lidstaten.
- (15) In overeenstemming met artikel 193 VWEU mag deze richtlijn niet beletten dat een lidstaat verdergaande beschermingsmaatregelen handhaaft of invoert teneinde spoedige toepassing van het maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen te bevorderen, bijvoorbeeld met gebruik van emissiereductiemethoden buiten SECA's.
- (16) 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.
- (17) Om de doelstellingen van Richtlijn 1999/32/EG te realiseren, is passende handhaving van de verplichtingen met betrekking tot het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen nodig. De ervaring met de tenuitvoerlegging van Richtlijn 1999/32/EG heeft geleerd dat een krachtigere controle- en handhavingsregeling nodig is om de correcte tenuitvoerlegging van die 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 Richtlijn 1999/32/EG. Om de informatie transparanter te maken, is het bovendien passend te bepalen dat het register van lokale leveranciers van scheepsbrandstoffen openbaar wordt gemaakt.
- (18) Gebleken is dat het ontbreken van geharmoniseerde en voldoende nauwkeurige bepalingen inzake de inhoud en de indeling van verslagen van de lidstaten ertoe leidt dat de verslaglegging door lidstaten krachtens Richtlijn 1999/32/EG onvoldoende is om naleving van die richtlijn te kunnen controleren. Om geharmoniseerdere verslaglegging te waarborgen, zijn dan ook gedetailleerdere aanwijzingen nodig met betrekking tot de inhoud en de indeling van het verslag.
- (19) Na de vaststelling van Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging)⁽¹⁾, waarmee de wetgeving van de Unie inzake industriële emissies wordt herschikt, is het nodig de bepalingen van Richtlijn 1999/32/EG inzake het maximumzwavelgehalte van zware stookolie dienovereenkomstig te wijzigen.

(¹) PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17.

- (20) Naleving van de lage zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen kan, met name in SECA's 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 SECA's negatief beïnvloeden. Geschikte oplossingen zijn nodig om nalevingskosten voor de betrokken industrieën te beperken, zoals het toestaan van alternatieve, kosten-effectievere 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.
- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) 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 ze 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 (LNG) 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.
- (25) 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.
- (26) De Commissie moet in samenwerking met de lidstaten en de belanghebbenden nadere maatregelen uitwerken zoals vermeld in het werkdokument van de diensten van de Commissie van 16 september 2011, getiteld „Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox”.
- (27) Alternatieve emissiereductiemethoden zoals bepaalde typen wassers kunnen afval produceren dat een adequate behandeling moet ondergaan en niet op zee moet worden geloosd. In afwachting van de herziening van Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen⁽¹⁾, moeten de lidstaten er overeenkomstig hun internationale verplichtingen voor zorgen dat er havenontvangstvoorzieningen beschikbaar zijn die afgestemd zijn op de schepen die gebruikmaken van reinigingssystemen voor uitlaatgassen. Bij de herziening van Richtlijn 2000/59/EG moet de Commissie overwegen het afval van reinigingssystemen voor uitlaatgassen te laten vallen onder het beginsel dat er geen speciale kosten in rekening worden gebracht voor scheepsafval zoals bepaald in die richtlijn.
- (28) De Commissie moet in het kader van de tussentijdse toetsing van het luchtkwaliteitsbeleid in 2013 de mogelijkheid overwegen luchtverontreiniging, ook in de territoriale zeewateren van de lidstaten, te verminderen.
- (29) Doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties zijn van belang voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 1999/32/EG. 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 zij bij herhaalde overtreding geleidelijk stijgen. De lidstaten moeten de Commissie van de bepalingen inzake sancties in kennis stellen.

⁽¹⁾ PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81.

- (30) 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 teneinde de bepalingen van Richtlijn 1999/32/EG aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang en op zodanige wijze dat strikte samenhang met de desbetreffende instrumenten van de IMO wordt gewaarborgd, en tot wijziging van artikel 2, punten 1, 2, 3, 3a, 3b en 4, artikel 6, lid 1 bis, onder b), en artikel 6, lid 2, van Richtlijn 1999/32/EG om de bepalingen van die richtlijn aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang. Het is van groot belang dat de Commissie passende raadplegingen houdt tijdens haar voorbereidende werk, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor gelijktijdige, tijdige en adequate toezending van de desbetreffende documenten aan het Europees Parlement en de Raad.
- (31) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van Richtlijn 1999/32/EG 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 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 ⁽¹⁾.
- (32) 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 Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) ⁽²⁾ de Commissie bijstaat bij het goedkeuren van de emissiereductiemethoden die niet vallen onder Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen ⁽³⁾.
- (33) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken ⁽⁴⁾ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettinginstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd.
- (34) Richtlijn 1999/32/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 1999/32/EG

Richtlijn 1999/32/EG wordt als volgt gewijzigd:

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

„h) onverminderd het bepaalde in artikel 3 bis, brandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen die gebruikmaken van emissiereductietechnologieën overeenkomstig de artikelen 4 quater en 4 sexies.”.

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) de punten 1 en 2 worden vervangen door:

„1. zware stookolie:

— 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, 2710 20 39, of

— een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof, met uitzondering van gasolie zoals omschreven in de punten 2 en 3, 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;

2. gasolie:

— 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

— 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.

Dieselbrandstoffen als omschreven in artikel 2, punt 2, van Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof ^(*) 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;

⁽¹⁾ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

⁽²⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 25.

⁽⁴⁾ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

^(*) PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.”;

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

„3a. dieselolie voor de scheepvaart:

een scheepsbrandstof als bepaald voor DMB in tabel I van ISO 8217, met uitzondering van de verwijzing naar het zwavelgehalte;

3b. gasolie voor de scheepvaart:

een scheepsbrandstof als bepaald voor DMX, DMA en DMZ in tabel I van ISO 8217, met uitzondering van de verwijzing naar het zwavelgehalte;”;

c) punt 3m wordt vervangen door:

„3m. emissiereductiemethode:

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

3) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

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

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

a) in onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2001/80/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door grote stookinstallaties (*) 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 volumepercent 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 volumepercent 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 volumepercent 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 van het Europees Parlement en de Raad (**) vallende stookinstallaties die voldoen aan de grenswaarden voor zwaveldioxide-emissies door dergelijke installaties zoals bepaald in bijlage V bij die richtlijn of waarop deze emissiegrenswaarden niet van toepassing zijn overeenkomstig die richtlijn en waarvoor het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissies ten hoogste 1 700 mg/Nm³ bedraagt bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumepercent 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 volumepercent 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 volumepercent 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.

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

(**) PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17.”;

b) lid 3 wordt geschrapt.

4) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 3 bis

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 4 quater bedoelde emissiereductiemethoden in een gesloten systeem gebruiken.”.

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

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

6) Artikel 4 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

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

b) lid 1 wordt vervangen door:

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

a) 1,00 % tot 31 december 2014;

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

Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten de Unie zijn begonnen. De Commissie houdt terdege rekening met mogelijke toekomstige wijzigingen in de vereisten ingevolge bijlage VI bij MARPOL die van toepassing zijn op beheersgebieden voor SOx-emissie, en dient zo nodig onverwijld voorstellen in om deze richtlijn dienovereenkomstig te wijzigen.”;

c) het volgende lid wordt ingevoegd:

„1 bis. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeewateren, 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 1 en 4 en artikel 4 ter.”;

d) de leden 4, 5, 6 en 7 worden vervangen door:

„4. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat in hun territoriale zeewateren, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die buiten beheersgebieden voor SOx-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.

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

5 bis. 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.

5 ter. 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.

6. 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.

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

e) lid 8 wordt geschrapt.

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

„Artikel 4 ter

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

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat 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.

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

Artikel 4 quater

Emissiereductiemethoden

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

2bis. De lidstaten bevorderen als alternatieve oplossing voor het verminderen van de emissies het gebruik door aangemeerde schepen van stroomvoorzieningssystemen op het vasteland.

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

4. 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 9 bis 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. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 9, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”.

8) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 4 quinquies

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

1. Onder Richtlijn 96/98/EG van de Raad (*) vallende emissiereductiemethoden worden goedgekeurd overeenkomstig 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 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) (**) bedoelde procedure, met inachtneming van:

- a) de richtsnoeren die de IMO zal opstellen;
- b) de resultaten van de uit hoofde van artikel 4 sexies 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 4 sexies

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 4 bis en 4 ter 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 zwavelsgrenswaarden 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 4 septies

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.

(*) PB L 46 van 17.2.1997, blz. 25.

(**) PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.”.

9) Artikel 6 wordt vervangen door:

„Artikel 6

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, 3 bis, 4, 4 bis en 4 ter. 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.

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

- a) inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota's,

alsmede, in voorkomend geval, de volgende wijzen van monsterneming en analyse:

b) 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

c) 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.

1 ter. 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.

Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 9, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

2. 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 3 bis, 4, 4 bis en 4 ter, wordt de brandstofcontroleprocedure vastgelegd in aanhangsel VI van bijlage VI bij MARPOL gebruikt.”.

10) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

Aan de hand van de overeenkomstig de eerste alinea van dit lid binnengekomen verslagen en de overeenkomstig artikel 4 bis, lid 5 ter, 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.”;

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

„1 bis. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen met betrekking tot de gegevens die moeten worden opgenomen in het verslag en de indeling van het verslag. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 9, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

c) de leden 2 en 3 worden vervangen door:

„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 1 bis 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.

3. De Commissie ontwikkelt uiterlijk op 31 december 2012 in samenwerking met de lidstaten en de belanghebbenden passende maatregelen, waaronder die welke worden aangegeven in het intern werkdokument van de Commissie van 16 september 2011, getiteld „Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox”, teneinde de naleving van de milieunormen van deze richtlijn te bevorderen en de eventuele negatieve effecten zo gering mogelijk te houden.”;

d) lid 4 wordt vervangen door:

„4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 9 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de aanpassingen van artikel 2, punten 1, 2, 3, 3a, 3b en 4, artikel 6, lid 1 bis, onder b), en artikel 6, lid 2, 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.”.

11) Artikel 8 wordt geschrapt.

12) Artikel 9 wordt vervangen door:

*„Artikel 9***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van 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 (*).

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.

(*) PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.”.

13) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

*„Artikel 9 bis***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 4 quater, lid 4, en artikel 7, lid 4, 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 4 quater, lid 4, en artikel 7, lid 4, 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 4 quater, lid 4, of artikel 7, lid 4, 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.”.

14) Artikel 11 wordt vervangen door:

*„Artikel 11***Sancties**

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

2. 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.”.

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

*Artikel 2***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 18 juni 2014 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het gebied waarop deze richtlijn van toepassing is, vaststellen.

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 4***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 21 november 2012.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

A. D. MAVROYIANNIS

BIJLAGE

„BIJLAGE I

EQUIVALENTE EMISSIEWAARDEN VOOR EMISSIEREDUCTIEMETHODEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 4 QUATER, LID 2

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

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

N.B.:

- Gebruik van de in een verhouding uitgedrukte emissiegrenswaarden is alleen van toepassing bij het gebruik van op aardolie gebaseerd destillaat of reststookolie.
- In gerechtvaardigde gevallen waarin de CO₂-concentratie door de reinigingseenheid voor uitlaatgassen wordt gereduceerd, mag de CO₂-concentratie bij de inlaat van de eenheid gemeten worden, mits duidelijk kan worden aangetoond dat deze meetmethode juist is.

—

BIJLAGE II

CRITERIA VOOR HET GEBRUIK VAN EMISSIEREDUCTIEMETHODEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 4 QUATER, LID 3

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

Emissiereductiemethode	Criteria voor het gebruik
Mengsel van scheepsbrandstof en verdampingsverlies	Besluit 2010/769/EU van de Commissie van 13 december 2010 inzake de opstelling van criteria voor de toepassing door vloeibaaraardgastankers van technologische methoden bij wijze van alternatief voor het gebruik van laag-zwavelige scheepsbrandstoffen die voldoen aan de eisen van artikel 4 ter van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen, gewijzigd bij Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen ⁽¹⁾ .
Reinigingssystemen voor uitlaatgassen	Resolutie MEPC 184(59) van 17 juli 2009 „Scrubberwater afkomstig van reinigingssystemen voor uitlaatgassen die gebruikmaken van chemicaliën, additieven, preparaten en in situ gecreëerde chemische stoffen”, als bedoeld in paragraaf 10.1.6.1 van Resolutie MEPC 184(59), mag niet geloosd worden op zee, waaronder begrepen omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, tenzij de vervoerder aantoonst dat een dergelijke lozing van scrubberwater geen significante negatieve gevolgen heeft en geen risico's veroorzaakt voor de menselijke gezondheid en het milieu. Bij gebruik van caustische soda als chemische stof is het voldoende dat het scrubberwater aan de criteria van Resolutie MEPC 184(59) voldoet en een pH heeft die niet hoger is dan 8,0.
Biobrandstoffen	Gebruik van biobrandstoffen zoals gedefinieerd in Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen ⁽²⁾ die aan de desbetreffende CEN- en ISO-normen voldoen. Mengsels van biobrandstoffen en scheepsbrandstoffen dienen te voldoen aan de zwavelnormen van artikel 3 bis, artikel 4 bis, leden 1, 1 bis en 4, en artikel 4 ter van deze richtlijn.

⁽¹⁾ PB L 328 van 14.12.2010, blz. 15.

⁽²⁾ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 16.”