

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen

(2003/C 45 E/32)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2002) 595 def. — 2002/0259(COD)

(Door de Commissie ingediend op 20 november 2002)

TOELICHTING

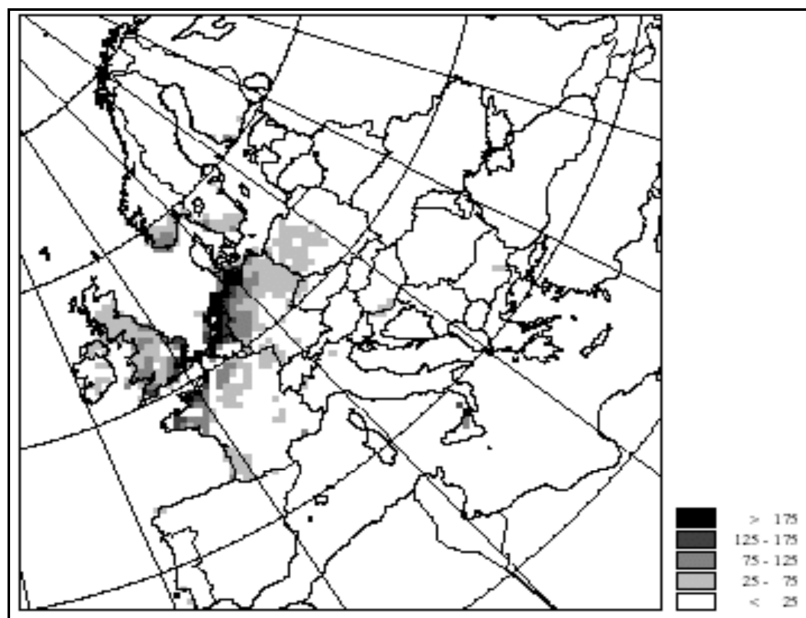
1. INLEIDING

1.1. De milieueffecten van de verbranding van zwavelhoudende scheepsbrandstoffen

Zwavel is van nature aanwezig in vloeibare en vaste brandstoffen als olie en kolen. De meeste scheepsbrandstoffen bevatten zwavel. Bij de verbranding van zwavelhoudende brandstoffen ontstaan zwaveldioxide (SO_2 of SO_x) en zwevende deeltjes (particulate matter — PM) zoals primaire roetdeeltjes en secundaire anorganische sulfaatdeeltjes die door de oxidatie van zwaveldioxide in de lucht worden gevormd. Bij de verbranding van brandstoffen worden ook stikstofoxiden (NO_x) uitgestoten ten gevolge van onvolledige verbranding en in mindere mate het stikstofgehalte van de brandstof.

De emissie van SO_2 kan schade aan de gezondheid van de mens en de gebouwde omgeving toebrengen en via een bijdrage tot de verzuring kwetsbare ecosystemen aantasten. De emissie van zwevende deeltjes kan schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens. De emissie van NO_x draagt bij tot de verzuring en tot de vorming van ozon aan de grond, dat schadelijk kan zijn voor de gezondheid van de mens en de vegetatie. In dit voorstel komen met name de gevolgen van verzuring en de effecten op de gezondheid van de mens aan de orde.

Uit emissiemodellen die het EMEP in 2000 heeft opgesteld ⁽¹⁾ en die in figuur 1 worden geïllustreerd, blijken de gevolgen van de emissie van schepen in de EU voor de verzuring, uitgedrukt in de bijdrage daarvan tot de overschrijding van de kritische belasting met zuur.



Figuur 1: De bijdrage van de emissie van SO_2 en NO_x door schepen tot de gesommeerde overschrijding van de kritische belasting met zuur. Eenheden: zuurequivalent per hectare per jaar. Bron: EMEP, 2000.

⁽¹⁾ Zie voor nadere bijzonderheden het EMEP-verslag uit 2000: „Effects of international shipping on European pollution levels” (http://projects.dnmi.no/~emep/reports/dnmi_note_5_2000.pdf). Het EMEP heeft de nieuwe gegevens over de emissie van schepen van Entec aan de hand van de voor dat verslag gebruikte gegevens geëvalueerd. Het is van mening dat de verschillen niet significant zijn en dat de conclusies van het verslag dus geldig blijven.

De kritische zuurbelasting is de maximale depositie van zwavel en stikstof die geen schadelijke uitloging van zuur veroorzaakt. De kritische belasting is afhankelijk van geologische en ecologische factoren, hetgeen betekent dat ecosystemen in Noord-Europa in het algemeen gevoeliger voor zuur zijn dan die in het zuiden.

Uit de modellen die voor de kaart in figuur 1 zijn gebruikt, blijkt dat de scheepvaart in de meeste kustgebieden langs het Kanaal en de Noordzee, aan de Oostzeekust van Duitsland en Polen en in grote delen van Zuid-Zweden en Finland meer dan 50 % bijdraagt tot overschrijdingen van de kritische zuurbelasting.

We weten ook dat de emissie door de scheepvaart in de hele EU een bijdrage van 20-30 % levert tot de concentratie van secundaire anorganische zwevende deeltjes in de lucht in de meeste kustgebieden⁽¹⁾. Secundaire zwevende deeltjes hebben net als primaire zwevende deeltjes, SO₂ en NO_x in de hele EU effecten op de gezondheid van de mens.

Zowel op korte als op lange termijn geeft de blootstelling aan luchtverontreiniging aanleiding tot effecten op de gezondheid — waarbij effecten op zowel de mortaliteit als de morbiditeit (ziekte met inbegrip van verheviging van astma, het vóórkomen van bronchitis en hartfalen) optreden. Onderstaande tabel bevat illustratieve gegevens over het optreden van sterfgevallen en gezondheidsproblemen per 1 000 ton verandering in de emissie van verschillende luchtverontreinigende stoffen in verschillende zeegebieden in de EU⁽²⁾.

Tabel 1.1.

Enkele effecten op de gezondheid van de emissie door schepen in verschillende zeegebieden in de EU

	SO ₂	NO _x	PM
Ziekenhuisopnames wegens ademhaling (per kiloton emissie)			
Oostelijk deel van de Atlantische Oceaan	0,69	0,57	0,72
Oostzee	0,25	0,42	0,20
Kanaal	0,90	0,55	0,98
Noordelijk deel van de Middellandse Zee	0,71	0,69	0,79
Noordzee	0,66	0,31	0,76
Sterfgevallen door korte termijn-blootstelling (per kiloton emissie)			
Oostelijk deel van de Atlantische Oceaan	1,66	0,38	—
Oostzee	0,60	0,50	—
Kanaal	2,18	0,26	—
Noordelijk deel van de Middellandse Zee	1,72	0,40	—
Noordzee	1,60	0,13	—
Verloren levensjaren door lange termijn-blootstelling (per kiloton emissie)			
Oostelijk deel van de Atlantische Oceaan	4,22	6,75	14,32
Oostzee	1,52	2,32	3,96
Kanaal	5,55	7,81	19,41
Noordelijk deel van de Middellandse Zee	4,37	8,82	15,63
Noordzee	4,06	4,53	15,04

(1) Zie het EMEP-verslag uit 2001: „The influence of ship traffic emissions on the air concentrations of particulate matter” (<http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm#transport>).

(2) Bron: BeTa EC-database van externe effecten van luchtverontreiniging. AEA Technology, 2002. Op basis van ramingen die zijn berekend met de ExternE-methodologie (EC, 1998) en richtsnoeren van DG Milieu voor de bepaling van de waarde van gezondheid (zie <http://europa.eu.int/comm/environment/enveco/studies2.htm>).

1.2. De EU-regelgeving voor de SO₂-emissie en het zwavelgehalte van brandstof

In Richtlijn 1999/30/EG ⁽¹⁾ worden grenswaarden vastgesteld voor de SO₂-concentratie in de lucht ten behoeve van de bescherming van de gezondheid van de mens en de vegetatie. In Richtlijn 2001/81/EG ⁽²⁾ inzake nationale emissieplafonds worden nationale SO₂-streefwaarden voor 2010 vastgesteld om de verzuuring terug te dringen.

Richtlijn 1999/32/EG ⁽³⁾ bevat grenswaarden voor het zwavelgehalte van bepaalde brandstoffen die op het grondgebied van de EU worden gebruikt, met inbegrip van gasolie en dieselolie die door schepen op binnenwateren en in territoriale wateren (tot 12 zeemijlen van de kust) worden gebruikt. De richtlijn bevat ook grenswaarden voor het zwavelgehalte van zware stookolie en gasolie die op het land worden gebruikt, maar niet voor zware stookolie voor de scheepvaart. Andere richtlijnen bevatten grenswaarden voor het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen voor motorvoertuigen en niet voor de weg bestemde voertuigen.

Aangezien er geen grenswaarden voor zware stookolie voor de scheepvaart zijn, bevat deze nu in vergelijking met andere brandstoffen veel zwavel. Wereldwijd is het gemiddelde zwavelgehalte van zware stookolie voor de scheepvaart nu 2,7 % of 27 000 ppm (parts per million) tegen maximaal 2 000 ppm voor stookolie en binnenkort 10 ppm voor benzine en diesel voor auto's. Dit betekent dat schepen nu tot de belangrijkste bronnen van SO₂-emissie in de Europese Unie behoren. Uit recent onderzoek voor de Commissie ⁽⁴⁾ blijkt dat de SO₂-emissie door schepen in 2010 waarschijnlijk zal overeenkomen met meer dan 75 % van de totale emissie op het land, met inbegrip van de emissie door alle vervoerstacken, verbrandingsinstallaties en stookketels waarin vloeibare brandstoffen worden verbrand.

Om bovenstaande redenen is de Commissie van mening dat verlaging van de SO₂-emissie door schepen nu een belangrijke prioriteit voor het milieu is.

1.3. Bijlage VI van MARPOL

Tijdens een in 1997 door de Internationale Maritieme Organisatie georganiseerde diplomatieke conferentie is een internationaal instrument voor de luchtverontreiniging door schepen — bijlage VI van MARPOL ⁽⁵⁾ — vastgesteld.

In bijlage VI van MARPOL wordt een algemene zwavelgrenswaarde van 4,5 % voor zware stookolie voor schepen vastgesteld en worden twee gebieden met SO_x-emissiebeheersing (SO_x Emission Control Areas — SO_xECA's) aangewezen waar de brandstof van schepen minder dan 1,5 % zwavel moet bevatten of gelijkwaardige technologieën voor emissiebeperking moeten worden gebruikt. In het oorspronkelijke protocol wordt de Oostzee als SO_xECA aangewezen en de Noordzee en het Kanaal zijn hier in 2000 ⁽⁶⁾ na onderhandelingen door de EU-lidstaten aan toegevoegd.

Bijlage VI van MARPOL treedt één jaar nadat het is bekrachtigd door ten minste 15 vlaggenstaten die ten minste 50 % van het bruto-tonnage van de mondiale koopvaardijvloot vertegenwoordigen, internationaal in werking. Bij de voorbereiding van Richtlijn 1999/32/EG werd ervan uitgegaan dat de inwerkingtreding een zaak van korte termijn zou zijn. Tot op heden hebben echter wereldwijd nog maar zes landen het protocol bekrachtigd: Zweden, Noorwegen, Singapore, de Bahama's, de Marshalleilanden en Liberia, die samen goed zijn voor ongeveer 25 % van het mondiale tonnage. De overige 14 EU-lidstaten vertegenwoordigen ongeveer 10 % van het mondiale tonnage, de kandidaat-lidstaten nog eens 10 % (vooral Malta met 5 % en Cyprus met 4 %), terwijl Panama als grootste open register goed is voor 20 %.

⁽¹⁾ Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (PB L 313 van 13.12.2000, blz. 12).

⁽²⁾ Richtlijn 2001/81/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen (PB L 309 van 27.11.2001, blz. 1).

⁽³⁾ Richtlijn 1999/32/EG van de Raad 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).

⁽⁴⁾ „Quantification of emissions from ships associated with ship movements between ports in the European Community”, Entec, 2002 (<http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm#transport>).

⁽⁵⁾ Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationale Verdrag voor het voorkomen van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978.

⁽⁶⁾ In 2000 goedgekeurd door het Marine Environment Protection Committee van de IMO (MEPC 44).

1.4. Doelstellingen van het voorstel

Dit voorstel is bedoeld om de emissie van zwaveldioxide en zwevende deeltjes door schepen te beperken door wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen. Het voorstel is met name bedoeld om:

- een grenswaarde van 1,5 % in te voeren voor het zwavelgehalte van de scheepsbrandstoffen die door alle zeeschepen op de Noordzee, het Kanaal en de Oostzee worden gebruikt, die in overeenstemming is met de grenswaarden voor zwavel van bijlage VI van MARPOL, teneinde het effect van de emissie door schepen op de verzuring in Noord-Europa en op de luchtkwaliteit te beperken;
- een grenswaarde van 1,5 % in te voeren voor het zwavelgehalte van de scheepsbrandstoffen die door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap worden gebruikt, teneinde de luchtkwaliteit in de omgeving van havens en kusten te verbeteren en voldoende vraag te creëren om de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof in de hele EU te waarborgen;
- de huidige bepalingen inzake zwavel in gasolie die door zeeschepen en binnenschepen wordt gebruikt, te wijzigen teneinde de lokale luchtkwaliteit in havens en op binnenwateren te verbeteren.

Deze wijzigingen inzake scheepsbrandstoffen vormen de hoofdmoot van het voorstel. Daarnaast worden er nog twee andere bepalingen voorgesteld:

- wijzigingen in de bepalingen voor zware stookolie op het land, die voortvloeien uit Richtlijn 2001/80/EG inzake grote stookinstallaties en
- de instelling van een regelgevend comité om in de toekomst overeenstemming te bereiken over technische wijzigingen waarvoor de medebeslissingsprocedure niet hoeft te worden gevolgd.

2. UITEENZETTING VAN DE BEDOELINGEN

2.1. De huidige bepalingen

De enige scheepsbrandstof die momenteel onder Richtlijn 1999/32 valt, is gasolie voor de zeescheepvaart. Volgens de definitie in de richtlijn vallen hieronder alle destillaat-scheepsbrandstoffen: klasse DMX en DMA, die bekendstaan als gasolie voor de zeescheepvaart, maar ook klasse DMB en DMC, die bekendstaan als dieselolie voor de zeescheepvaart. De richtlijn geldt momenteel niet voor het derde (en meest gebruikte) soort scheepsbrandstof, namelijk zware stookolie.

Krachtens de huidige bepalingen voor gasolie voor de zeescheepvaart moeten de lidstaten ervoor zorgen dat het zwavelgehalte van destillaat-scheepsbrandstoffen, als schepen deze binnen de Gemeenschap (territoriale wateren — met inbegrip van zeeën tot 12 zeemijl buiten de kust en binnenwateren) gebruiken, niet hoger dan 0,2 % is (0,1 % met ingang van 1 januari 2008).

2.2. Scheepsbrandstof — invoering van nieuwe bepalingen

Krachtens artikel 7, lid 3, van Richtlijn 1999/32/EG moet de Commissie nagaan welke maatregelen genomen kunnen worden voor het verminderen van de bijdrage van de verbranding van andere scheepsbrandstoffen dan gasolie tot de verzuring en zo nodig een voorstel indienen.

De eerste voorgestelde wijziging behelst een nieuwe grenswaarde voor zwavel voor alle scheepsbrandstoffen, met inbegrip van zware stookolie, die in de Noordzee, het Kanaal en de Oostzee worden gebruikt. Dit is dezelfde grenswaarde als krachtens bijlage VI van MARPOL bij de IMO voor de gebieden met SO_x-emissiebeheersing is overeengekomen. Ervan uitgaande dat de EU-lidstaten en de kandidaat-lidstaten bijlage VI van MARPOL spoedig zullen ratificeren en dat andere belangrijke vlaggenstaten zullen volgen, betekent dit dat de internationaal erkende grenswaarde voor zwavel twaalf maanden na de inwerking-treding van deze richtlijn of, indien deze datum eerder valt, één jaar na de inwerking-treding van bijlage VI wordt ingevoerd.

In de tweede plaats is het voorstel bedoeld om dezelfde grenswaarde van 1,5 % voor het zwavelgehalte vast te stellen voor alle scheepsbrandstoffen die door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit EU-havens worden gebruikt. Dit zal de emissie in dichtbevolkte stedelijke gebieden in Zuid-Europa beperken, die anders niet zouden profiteren van de gebieden met SO_x-emissiebeheersing. Het voorstel past in het ingeburgerde beleid van de Gemeenschap om strenge bedrijfsnormen op te leggen voor alle passagiersveerschepen naar of vanuit EU-havens.

Ten derde moet het voorstel ervoor zorgen dat brandstof met 1,5 % zwavel die aan de eisen voldoet, in voldoende hoeveelheden in alle lidstaten van de EU verkrijgbaar is. Het voorstel voor passagiersschepen heeft als bijkomend voordeel dat het de lidstaten zal helpen hiervoor te zorgen doordat er in de hele EU vraag naar laagzwavelige stookolie wordt gecreëerd.

Ten slotte moet het voorstel de zwavelgrenswaarde van 0,2 % voor dieselolie voor de zeescheepvaart van klasse DMB en DMC afschaffen en de verkoop van brandstof van klasse DMB en DMC met meer dan 1,5 % zwavel verbieden. Daardoor kan dieselolie voor de zeescheepvaart worden gebruikt om te voldoen aan de eisen van de gebieden met SO_x-emissiebeheersing, hetgeen vooral belangrijk is voor internationale schepen aangezien zware stookolie met een laag zwavelgehalte buiten de EU wellicht niet op grote schaal verkrijgbaar is.

2.3. Gasolie voor de zeescheepvaart — wijziging van de huidige bepalingen

De andere belangrijkste wijzigingen houden verband met de huidige bepalingen voor gasolie voor de zeescheepvaart krachtens artikel 4 van Richtlijn 1999/32/EG. Uit overleg met de industrie is gebleken dat deze bepalingen effectief zijn voor binnenschepen, waarvan de motor ontworpen is om alleen gasolie voor de zeescheepvaart te gebruiken. De effectiviteit voor zeeschepen is echter minder duidelijk. De hoofdvoortstuwingsmotoren van zeeschepen gebruiken vooral zware stookolie, die momenteel niet onder de richtlijn valt en krachtens de huidige internationale norm voor scheepsbrandstoffen (ISO 8217) maximaal 5 % zwavel kan bevatten.

In het verleden moesten zeeschepen vanwege de hoge viscositeit van zware stookolie bij de nadering van havens (voor het manoeuvreren en later voor hulpmotoren voor elektriciteitsopwekking op hun ligplaats) overschakelen op destillaat-brandstoffen. Dit is niet meer nodig, omdat zeeschepen nu door nieuwe technologie voor motoren en olieverwarming altijd zware stookolie kunnen gebruiken. Daarom is er een tendens geweest naar het gebruik van één brandstof, en wel alleen maar goedkopere zware stookolie met een hoog zwavelgehalte, ook in de havens, hetgeen leidt tot een hogere emissie van SO₂, zwevende deeltjes en stikstofoxiden (NO_x) in de buurt van dichtbevolkte gebieden.

Bij de voorbereiding van dit voorstel heeft de Commissie dan ook overwogen hoe de emissie van luchtverontreinigende stoffen door schepen in de buurt van gebieden waar mensen leven, het best significant kan worden teruggedrongen. Besloten werd dat regelgeving voor het zwavelgehalte van brandstof die in de EU-havens wordt gebruikt, qua effectiviteit voor het milieu en handhavingsmogelijkheden de beste aanpak zou zijn. Dit betekende dat moest worden bekeken hoe het havengebied moet worden gedefinieerd en met name of de regelgeving moet gelden voor de brandstof die bij het manoeuvreren door de schepen wordt gebruikt (hoofdmotoren) en/of de brandstof die door de schepen op hun ligplaats wordt gebruikt (voornamelijk hulpmotoren die voor elektriciteitsopwekking zorgen).

Schepen kunnen weliswaar bij het manoeuvreren overschakelen op een andere brandstof voor hun hoofdmotoren, maar machinefabrikanten stellen dat voor een directe overschakeling van zware stookolie met een hoge viscositeit op gasolie voor de zeescheepvaart met een lage viscositeit een overschakelingsprocedure van 20-60 minuten nodig is om problemen met de brandstofpompen en de injectorsystemen ten gevolge van snelle temperatuursveranderingen te voorkomen. Als de procedure niet volledig wordt gevolgd, kan dit tot tijdelijke motorstoringen leiden, wat in de buurt van havens bijzonder gevaarlijk kan zijn.

Voor de onderbouwing van het voorstel is naast deze praktische overwegingen ook een kwantificering van de emissie in havens gebruikt. Hieruit bleek dat de emissie van luchtverontreinigende stoffen bij het manoeuvreren van schepen in de haven ongeveer een kwart is van de emissie door schepen op hun ligplaats.

Het eerste doel van dit voorstel is derhalve te eisen dat alle scheepsbrandstoffen die in alle havens van de Gemeenschap door schepen op hun ligplaats worden gebruikt, ten hoogste 0,2 % zwavel bevatten. Deze aanpak is evenredig, uitvoerbaar en gemakkelijk te handhaven en zal de plaatselijke luchtkwaliteit verbeteren door de emissie van SO₂, zwevende deeltjes en NO_x door schepen in havens te verminderen.

In de tweede plaats wordt voorgesteld de huidige vrijstelling voor Griekenland en de overzeese gebiedsdelen te schrappen. Het is duidelijk dat de emissie door schepen in deze gebieden net zulke schadelijke gevolgen voor de plaatselijke luchtkwaliteit heeft als elders en de kwantificering van de emissie wijst erop dat drie van de tien havens met de hoogste emissie door schepen in de EU in Griekenland liggen.

Ten derde wordt voorgesteld de verkoop van gasolie voor de zeescheepvaart (klasse DMA en DMX) met meer dan 0,2 % zwavel (0,1 % in 2008) te verbieden. Dit zal ertoe bijdragen dat er brandstof verkrijgbaar is die aan de eisen voldoet.

Het laatste aspect heeft betrekking op artikel 1, lid 2, onder a), van Richtlijn 1999/32/EG, waarin momenteel „gasolie voor de zeescheepvaart die gebruikt wordt door schepen die een grens tussen een derde land en een lidstaat overschrijden” wordt vrijgesteld van de eis inzake het zwavelgehalte van 0,2 %. Het is gebleken dat deze vrijstelling moeilijk op uniforme wijze te interpreteren en te handhaven is. De vrijstelling is opgenomen omdat internationale schepen wellicht niet in staat zouden zijn om in hun vertrekhaven gasolie te vinden die aan de eisen voldoet om deze in de territoriale wateren van de Gemeenschap te kunnen gebruiken. Uit een onderzoek naar de mondiale brandstofmarkt dat in opdracht van de Commissie is uitgevoerd⁽¹⁾, is gebleken dat de mondiale verkrijgbaarheid van gasolie voor de zeescheepvaart met 0,2 % zwavel tekortschiet. Krachtens de voorgestelde wijziging zijn zeeschepen alleen verplicht brandstof met 0,2 % zwavel te gebruiken wanneer ze in EU-havens op hun ligplaats liggen, zodat ze bij aankomst brandstof kunnen innemen die aan de eisen voldoet en een vrijstelling niet langer nodig is.

Ten slotte wordt derhalve voorgesteld dat de vrijstelling voor internationale schepen die een grens tussen een derde land en een lidstaat overschrijden, wordt geschrapt.

2.4. Zware stookolie die door grote stookinstallaties wordt gebruikt — resulterende wijzigingen

In artikel 3, lid 4, van Richtlijn 1999/32/EG wordt gesteld dat de bepalingen inzake het zwavelgehalte van zware stookolie die op het land wordt gebruikt, opnieuw worden bezien en zo nodig herzien in het kader van toekomstige herzieningen van Richtlijn 88/609/EEG inzake grote stookinstallaties. Bij Richtlijn 2001/80/EG, die vorig jaar is vastgesteld, is Richtlijn 88/609/EEG herzien en zijn daarin nieuwe eisen opgenomen voor de uitstoot van zwaveldioxide door grote stookinstallaties. Aangezien de SO₂-uitstoot in het algemeen evenredig is met het zwavelgehalte van de gebruikte brandstof, moeten de daaruit voortvloeiende wijzigingen nu ook in Richtlijn 1999/32/EG worden aangebracht.

Dit voorstel behelst derhalve dat Richtlijn 1999/32/EG zodanig wordt gewijzigd dat deze verenigbaar wordt gemaakt met de nieuwe Richtlijn 2001/80/EG inzake de emissie door grote stookinstallaties.

2.5. Schrapping van de bepaling inzake afwijkingen voor zware stookolie

In de leden 2 en 5 van artikel 3 wordt een procedure beschreven die de lidstaten kunnen volgen om toestemming te vragen voor een afwijking van het maximale zwavelgehalte van 1 % voor zware stookolie, dat op 1 januari 2003 ingaat. Na 1 januari 2003 zal de afwijking voor zware stookolie niet relevant meer zijn, aangezien de grenswaarde voor zwavel van 1 % in werking zal zijn getreden. De schrapping van deze bepaling zal geen gevolgen hebben voor de overgangsregelingen met de kandidaat-lidstaten, waarover per geval kan worden onderhandeld.

Derhalve wordt voorgesteld de afwijkingsbepaling voor zware stookolie te schrappen.

⁽¹⁾ „Advice on the costs to fuel producers likely to result from a reduction in the level of sulphur in marine fuels”, Beicip Franlab, 2002 (<http://europa.eu.int/comm/environment/air/020505bunkerfuelreport.pdf>).

2.6. Instelling van een regelgevend comité om in de toekomst overeenstemming te bereiken over technische wijzigingen

Het kan de voorkeur verdienen om technische en/of resulterende wijzigingen zoals onder punt 2.4 zijn besproken, via een regelgevend comité te regelen en niet via een langdurige medebeslissingsprocedure met het Europees Parlement en de Raad.

Deze comitéprocedure is met name geschikt wanneer wijzigingen eenvoudigweg voortvloeien uit andere richtlijnen waarover via de medebeslissingsprocedure al politieke overeenstemming is bereikt. Zij is ook nuttig voor de behandeling van apolitieke voorstellen, zoals de opstelling van richtsnoeren voor beleidsuitvoering. In Richtlijn 1999/32/EG wordt echter momenteel niet voorzien in een regelgevend comité.

Dit voorstel behelst derhalve de instelling van een regelgevend comité, dat in de toekomst kan worden gebruikt om beslissingen te nemen over technische zaken die politiek niet gevoelig liggen. Dit comité kan niet worden gebruikt voor de vaststelling van wijzigingen die leiden tot directe of indirecte wijzigingen in de grenswaarden voor zwavel in brandstoffen.

3. KOSTEN EN BATEN VAN HET VOORSTEL

Dit hoofdstuk heeft alleen betrekking op de voorstellen voor scheepsbrandstoffen voorzover ze gevolgen hebben voor zeeschepen, aangezien de voorstellen de huidige situatie voor binnenschepen niet veranderen, de wijzigingen inzake grote stookinstallaties voortvloeien uit Richtlijn 2001/80/EG en het voorstel voor de instelling van een regelgevend comité geen kosten veroorzaakt. Voor de onderbouwing van dit voorstel heeft DG Milieu opdracht gegeven voor twee afzonderlijke studies, waarvan de resultaten centraal staan in deze kosten/baten-analyse ⁽¹⁾:

- een rapport van Beicip Franlab over de kosten van de productie van scheepsbrandstoffen met minder zwavel voor de EU-raffinaderijen (het „Franlab-rapport”). Het rapport komt tot de conclusie dat de productiekosten per ton toenemen naarmate de hoeveelheid geproduceerde laagzwavelige brandstoffen toeneemt. Dit betekent dat de prijs van laagzwavelige brandstof in tegenstelling tot de gebruikelijke economische principes stijgt naarmate de vraag stijgt. Dit wordt geïllustreerd in figuur 2;
- een studie door Entec UK Ltd om de emissie door schepen te kwantificeren (de „Entec-studie”). In deze studie wordt een inventaris van de feitelijke emissie in 2000 gegeven met een aantal ramingen van het brandstofverbruik en de emissie in de toekomst op basis van twee scenario's voor de jaarlijkse groei van de scheepsbewegingen (1,5 % en 3 %) en verschillende scenario's voor de regelgeving. Voor deze analyse hebben we de cijfers voor de groei met 1,5 % gebruikt.

3.1. De kosten van de voorstellen voor scheepsbrandstoffen

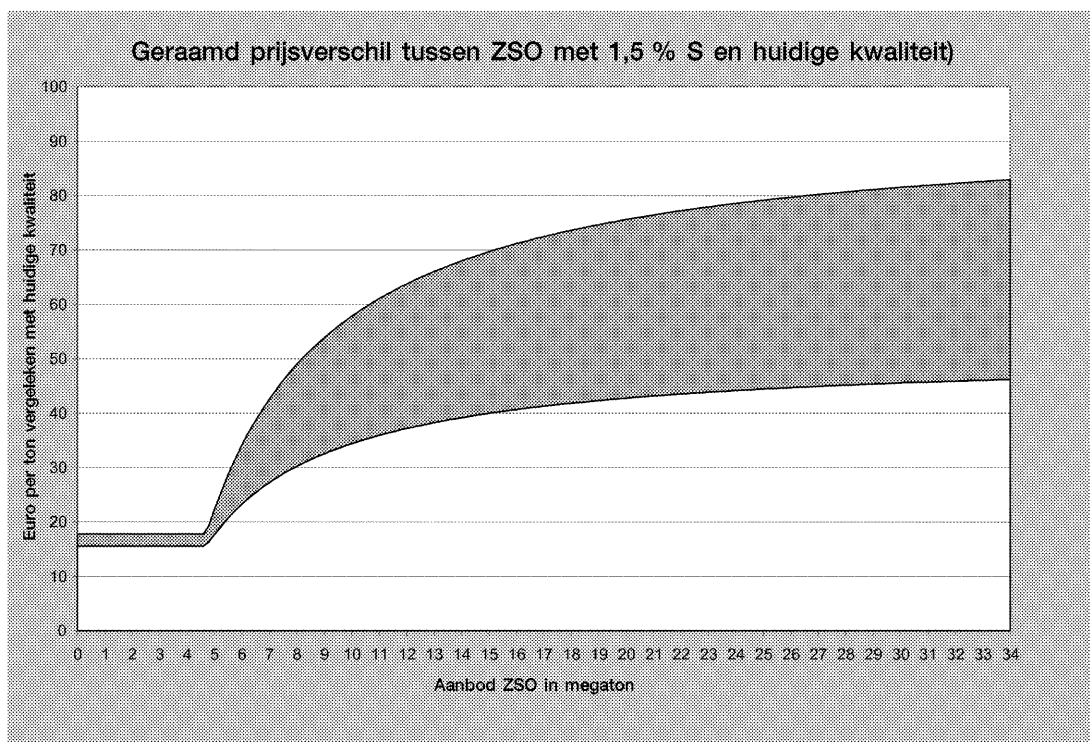
Voor deze analyse zijn we ervan uitgegaan dat de kosten van de raffinaderijen in de EU via verhoogde brandstofprijzen aan de reders worden doorberekend, zoals dat ook bij eerdere regelgeving voor de brandstofkwaliteit is gebeurd. In het onderstaande vermelden we het gemiddelde prijsverschil (extra kosten per ton) tussen laagzwavelige en hoogzwavelige brandstof die op basis van de gemiddelde raffinagekosten in het Franlab-rapport is gespecificeerd, uitgaande van de gegevens over het brandstofverbruik voor 2006-2008 in de Entec-studie. Het jaar 2006 wordt slechts ter indicatie vermeld, aangezien de desbetreffende bepalingen wellicht al vóór die tijd worden toegepast. In elk geval blijft de jaarlijkse kosten/baten-verhouding van jaar tot jaar vrijwel gelijk.

⁽¹⁾ Beide studies zijn te vinden op <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm#transport>

3.1.1. Kosten van en methoden voor de productie van laagzwavelige zware stookolie in EU-raffinaderijen

De prijzen van scheepsbrandstoffen fluctueren sterk, maar als referentiepunt kunnen de gemiddelde prijzen in de regio Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen in 1997-2001 worden genomen: 110 EUR per ton voor zware stookolie voor de zeescheepvaart met een hoog zwavelgehalte en ongeveer 190 EUR per ton voor gasolie voor de zeescheepvaart met een hoog zwavelgehalte.

Figuur 2 geeft aan hoe groot de marge is voor het mogelijke prijsverschil met laagzwavelige zware stookolie. De bovenkant van de marge vormt het streefniveau van de oliemaatschappijen om een rendement te halen, terwijl de onderkant meer overeenkomt met het feitelijke rendement in de Europese raffinagesector in het verleden. De marge geeft ook de onzekerheid aan over de investeringskosten voor de productie van laagzwavelige brandstof. Voor deze kosten/baten-analyse zijn we uitgegaan van een prijsverschil halverwege de marge.



Figuur 2: Kostencurve voor het prijsverschil voor EU-raffinaderijen voor de levering van zware stookolie (ZSO) met 1,5 % zwavel ten opzichte van de huidige gemiddelde kwaliteit van 2,9 %. Bron: Beicip Franlab 2002.

In het Franlab-rapport wordt gesteld dat de raffinaderijen voor de productie van laagzwaveliger zware stookolie waarschijnlijk in eerste instantie binnen het raffinagesysteem zullen hermengen, aangezien dit de minst dure methode is. Op deze manier kan ten minste 4,7 miljoen ton worden geleverd. Als er meer nodig is, is een tweede en duurdere mogelijkheid de aankoop en het gebruik van grotere hoeveelheden laagzwaveliger ruwe olie voor het raffinageproces.

Er moet worden opgemerkt dat bij geen van deze benaderingen het algehele zwavelgehalte daalt, aangezien het zwavelgehalte van elders gebruikte brandstof enigszins zal stijgen.

De derde en duurste mogelijkheid is de ontzwaveling van de brandstof. Deze aanpak zorgt voor een daling van het algehele zwavelgehalte, maar is voor de raffinaderijen het duurst en het meest energie-intensief, zodat de CO₂-emissie zal stijgen. Er zijn momenteel maar heel weinig installaties in Europa die residu-brandstof ontzwavelen, omdat de investeringen vergeleken met de opbrengst te hoog zijn.

3.1.2. *Levering van scheepsbrandstof met 1,5 % zwavel voor gebruik in de SO_xECA's in de Noordzee en de Oostzee en door passagiersschepen op geregelde diensten*

In de Entec-studie wordt geraamd dat er in 2006 in de SO_xECA's van de Noordzee en de Oostzee jaarlijks ongeveer 14 miljoen ton scheepsbrandstof zal worden gebruikt. Emissiegegevens wijzen erop dat er door geregelde passagiersschepen in de EU-zeegebieden buiten de SO_xECA's nog eens 4 miljoen ton wordt gebruikt. Krachtens het voorstel mag al deze 18 ton brandstof ten hoogste 1,5 % zwavel bevatten. Volgens ramingen van de CONCAWE ⁽¹⁾ zou ongeveer de helft van de scheepsbrandstoffen voor gebruik in de SO_xECA's (7 miljoen ton) in EU-havens worden geleverd en de andere helft buiten de EU aan internationale schepen die door een SO_xECA varen. Ervan uitgaande dat de 4 miljoen ton scheepsbrandstof die door passagiersveerboten op geregelde diensten buiten de SO_xECA's wordt gebruikt, volledig in de EU wordt geleverd, dan zou er in de EU in totaal 11 miljoen ton laagzwavelige scheepsbrandstof nodig zijn. Uit het Franlab-rapport blijkt dat het gemiddelde prijsverschil voor de levering van de 11 miljoen ton zware stookolie voor de zeescheepvaart met 1,5 % zwavel in de EU ongeveer 50 EUR per ton zou zijn.

Het is moeilijker het prijsverschil voor het aanbod van scheepsbrandstof met 1,5 % zwavel buiten de EU te voorspellen. In sommige gebieden zal zware stookolie voor de zeescheepvaart met 1,5 % zwavel waarschijnlijk niet verkrijgbaar zijn, omdat de voor de productie van scheepsbrandstof gebruikte ruwe olie een hoog zwavelgehalte heeft. In deze gebieden zullen schepen die naar een SO_xECA koersen, waarschijnlijk destillaat-scheepsbrandstof tanken om aan de grenswaarde van 1,5 % zwavel te voldoen. Er wordt aangenomen dat de helft van de buiten de EU gekochte 7 miljoen ton brandstof om in de SO_xECA's te worden gebruikt destillaat-brandstof zal zijn, die ongeveer 60 EUR per ton duurder is (het gemiddelde prijsverschil tussen dieselolie voor de zeescheepvaart van klasse DMB en zware stookolie in de afgelopen vier jaar) en de andere helft zware stookolie met een vergelijkbaar prijsverschil als voor laagzwavelige zware stookolie in de EU van ongeveer 50 EUR per ton. Voor het gemiddelde prijsverschil voor de 7 miljoen ton buiten de EU geleverde scheepsbrandstof met 1,5 % zwavel wordt derhalve uitgegaan van 55 EUR per ton.

De jaarlijkse kostenstijging i.v.m. het SO_xECA voorstel voor 2006 wordt derhalve geraamd op (7 miljoen × 50 EUR) + (7 miljoen × 55 EUR) = 735 miljoen EUR. De jaarlijkse kostenstijging in verband met het voorstel voor passagiersschepen voor 2007 wordt geraamd op (4 miljoen × 50 EUR) = 200 miljoen EUR.

3.1.3. *Levering van scheepsbrandstof met 0,2 % zwavel voor gebruik in de EU-zeehavens (0,1 % met ingang van 2008)*

Volgens ramingen van de Entec-studie zal in 2006 door schepen op hun ligplaats in EU-havens ongeveer 2,3 miljoen ton scheepsbrandstof per jaar worden gebruikt. Krachtens het voorstel mag deze brandstof ten hoogste 0,2 % zwavel bevatten. Er wordt van uitgegaan dat al deze brandstof door EU-raffinaderijen wordt geleverd in de vorm van gasolie voor de zeescheepvaart. Verder wordt ervan uitgegaan dat de helft van de schepen die EU-havens binnenlopen, van zware stookolie op gasolie voor de zeescheepvaart moeten overschakelen om aan het voorstel te voldoen, hetgeen overeenkomt met een prijsverschil van 100 EUR per ton, en de andere helft al een destillaat-scheepsbrandstof gebruikt en overschakelt op een klasse met minder zwavel. Volgens het Franlab-rapport zou het prijsverschil voor de overschakeling van gasolie voor de zeescheepvaart met 1,5 % zwavel naar 0,2 %, 15,5 EUR per ton zijn. Het gemiddelde prijsverschil voor deze brandstof wordt derhalve geraamd op 57,75 EUR. De jaarlijkse kostenstijging van het voorstel binnen havens voor 2006 wordt dus geraamd op (2,3 miljoen × 57,75 EUR) = 133 miljoen EUR.

Met ingang van 2008 daalt de grenswaarde voor zwavel van 0,2 % naar 0,1 %, stijgt het verbruik naar 2,4 miljoen ton en wordt het prijsverschil geraamd op 2 EUR per ton voor de overschakeling van 0,2 % naar 0,1 % zwavel in de gasolie voor de zeescheepvaart. De jaarlijkse kostenstijging van het voorstel binnen havens voor 2008 wordt derhalve geraamd op (2,4 miljoen × 2 EUR) = 48 miljoen EUR.

⁽¹⁾ CONCAWE is de organisatie voor gezondheid, veiligheid en milieu van de oliemaatschappijen.

3.2. De baten van de voorstellen voor scheepsbrandstoffen

De algehele baten van het voorstel worden afgeleid uit de daling van de emissie van klassieke luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van de daling van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die in de SO_xECA's en de EU-havens worden gebruikt. Een daling van de emissie van klassieke luchtverontreinigende stoffen heeft een aantal rechtstreekse positieve effecten op de gezondheid van de mens en het milieu. Sommige van deze positieve effecten kunnen met behulp van een bedrag per ton emissiedaling in geld worden uitgedrukt.

Voor de verzuring zijn er nog geen methodologieën beschikbaar om de effecten op ecosystemen, uitgedrukt in overschrijding van de kritische belasting, in geld uit te drukken. Dit is belangrijk omdat het betekent dat het belangrijkste positieve effect van het SO_xECA-gedeelte van dit voorstel — de daling van de bijdrage van schepen tot de overschrijding van de kritische belasting voor verzuring in Noord-Europa — niet in geld kan worden uitgedrukt.

Bij de in geld uitgedrukte baten die onlangs voor de Commissie zijn berekend en voor de beoordeling van dit voorstel zijn gebruikt ⁽¹⁾, wordt rekening gehouden met de effecten op de gezondheid van de mens en op gewassen en bouwmaterialen. De in tabel 1.1 vermelde gezondheidseffecten werden geanalyseerd en andere effecten op de gezondheid, gebouwen en gewassen werden daaraan toegevoegd met als resultaat de in geld uitgedrukte baten per ton emissiebeperking. Dit heeft geleid tot de resultaten die bij deze kosten/baten-analyse zijn gebruikt en in tabel 3.2 worden vermeld.

Tabelle 3.2

In geld uitgedrukte baten van emissiebeperking

Verontreiniging	Plaats van de emissiebeperking	Baten voor de luchtkwaliteit	
		EUR per ton beperking (gemiddeld)	Verklaring
SO ₂	Noordzee, Oostzee en Kanaal (SO _x ECA)	3 933	Minder effecten van SO ₂ en sulfaatdeeltjes op de gezondheid en van SO ₂ en zuur op materialen
SO ₂	Oosten Atlantische Oceaan en noorden Middellandse Zee	4 600	Minder effecten van SO ₂ en sulfaatdeeltjes op de gezondheid en van SO ₂ en zuur op materialen
SO ₂	EU-havengebieden	8 200	Zie boven, maar een hoger bedrag omdat het om meer mensen gaat
PM	EU-havengebieden	30 500	Minder effecten op de gezondheid van de mens (hoog bedrag omdat zwevende deeltjes heel schadelijk zijn)
PM	SO _x -havengebieden	27 650	Minder effecten op de gezondheid van de mens (enigszins lager bedrag dan boven omdat de bevolkingsdichtheid in de SO _x ECA-landen iets lager is dan het gemiddelde in de EU)
NO _x	EU-havengebieden	4 200	Minder effecten van nitraatdeeltjes op de gezondheid en van ozon op de gezondheid en gewassen

De waarden voor zeegebieden zijn gebaseerd op de baten voor de luchtkwaliteit in landelijke gebieden in aangrenzende landen, gewogen door de lengte van kusten in een rechte lijn. De waarden voor de verschillende zeegebieden zijn gemiddeld en leveren zo waarden op voor de SO_xECA-gebieden, het oostelijk deel van de Atlantische Oceaan en het noordelijk deel van de Middellandse Zee.

⁽¹⁾ BeTa EC-database van externe effecten van luchtverontreiniging. AEA Technology, 2002. Op basis van ramingen die zijn berekend met de ExternE-methodologie (EC, 1998) en richtsnoeren van DG Milieu voor de bepaling van de waarde van gezondheid (zie <http://europa.eu.int/comm/environment/enveco/studies2.htm>).

De waarden voor de EU- en SO_xECA-havengebieden zijn gebaseerd op de veronderstelling dat de helft van de havens in landelijke gebieden ligt en de helft in steden met 100 000 inwoners. Dit is een voorzichtige raming omdat uit de Entec-studie is gebleken dat tien van de 50 havens met de hoogste emissie ongeveer 500 000 of meer inwoners hebben. In volgorde van emissie zijn dit Hamburg, Barcelona, Genua, Londen, Amsterdam, Thessaloniki, Napels, Lissabon, Dublin en Kopenhagen. Vijf van deze steden zijn EU-hoofdsteden en vier hebben een miljoen of meer inwoners.

In deze gebieden zullen de in geld uitgedrukte baten per ton niet uitgestoten SO₂- en zwevende deeltjes 5 tot 15 keer hoger zijn dan de voor deze kosten/baten-analyse gebruikte waarde, omdat meer mensen van de emissiebeperking profiteren.

Desalniettemin zijn bij wijze van gevoeligheidsanalyse de kosten en baten van het voorstel binnen havens ook berekend op basis van de veronderstelling dat alle havens in landelijke gebieden liggen (zodat de baten per ton niet uitgestoten SO₂ en zwevende deeltjes vrijwel worden gehalveerd). Ook bij dit scenario winnen de baten het nog steeds van de kosten met een verhouding 4:1.

3.3. Overzichtstabellen van kosten, baten en emissiebeperkingen

In de twee onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de jaarlijkse kosten en baten van de twee verschillende onderdelen van het voorstel inzake scheepsbrandstof.

Tabel 3.3.1.

Jaarlijkse kosten en baten van het SO_xECA-voorstel (2006)

BATEN	
3 933 × 337 000	EUR Gemiddelde baten per ton SO ₂ -reductie op Noordzee, Oostzee en Kanaal Ton SO ₂ -reductie via SO _x ECA-voorstel
= 1 325 421 000	EUR Jaarlijkse baten luchtkwaliteit
27 650 × 2 000	EUR Gemiddelde baten per ton deeltjes-reductie in havens in SO _x ECA's Ton deeltjes-reductie in havens
= 55 300 000	EUR Jaarlijkse baten luchtkwaliteit
1 380 721 000	EUR Totale jaarlijkse baten luchtkwaliteit
KOSTEN	
50 × 7 000 000	EUR per ton prijsverschil voor in de EU gekochte brandstof met (1,5 % zwavel) Ton in SO _x ECA gekochte en gebruikte zware stookolie met (1,5 % zwavel)
= 350 000 000	EUR Jaarlijkse stijging brandstofkosten
55 × 7 000 000	EUR per ton prijsverschil voor buiten EU gekochte brandstof met (1,5 % zwavel) Ton buiten de EU gekochte en in SO _x ECA gebruikte brandstof met (1,5 % S)
= 385 000 000	EUR Jaarlijkse stijging brandstofkosten
735 000 000	EUR Totale jaarlijkse stijging brandstofkosten
EUR 645 721 000	= NETTO BATEN PER JAAR

Tabel 3.3.2.

Jaarlijkse kosten en baten van het voorstel inzake passagiersschepen (2007)

BATEN	
4 600	EUR Gemiddelde baten per ton SO ₂ -reductie op Middellandse Zee/Atlantische Oceaan
× 89 000	Ton SO ₂ -reductie via passagiersschepenvoorstel
= 409 400 000	EUR Jaarlijkse baten luchtkwaliteit
KOSTEN	
50	EUR per ton prijsverschil voor in de EU gekochte brandstof met (1,5 % zwavel)
× 4 000 000	Ton op Middellandse Zee/Atlantische Oceaan door veerboten gebruikte zware stookolie met 1,5 % zwavel
= 200 000 000	EUR Jaarlijkse stijging brandstofkosten
EUR 209 400 000	= NETTO BATEN PER JAAR

Tabel 3.3.3.

Jaarlijkse kosten en baten van het voorstel inzake brandstof in havens (2006 & 2008)

BATEN		
0,2 % S (2006)	0,1 % S (2008)	
8 200	8 200	EUR Gemiddelde baten per ton SO ₂ -reductie in havens
× 81 000	× 3 000	Ton SO ₂ -reductie in havens
= 664 200 000	= 24 600 000	EUR Baten
30 500	30 500	EUR Gemiddelde baten per ton deeltjes-reductie in havens
× 8 000	× 200	Ton deeltjes-reductie in havens
= 244 000 000	= 6 100 000	EUR Baten
4 200	4 200	EUR Gemiddelde baten per ton NO _x -reductie in havens
× 3 000	× 70	Ton NO _x -reductie in havens
= 12 600 000	= 294 000	EUR Baten
920 800 000	30 994 000	EUR Totale jaarlijkse incrementele baten luchtkwaliteit
KOSTEN		
0,2 % S (2006)	0,1 % S (2008)	
57,75	2	EUR per ton prijsverschil voor brandstof
× 2 300 000	× 2 400 000	Ton in EU-havens gebruikte brandstof
132 825 000	4 800 000	EUR Totale jaarlijkse stijging brandstofkosten
787 975 000	26 194 000	EUR = NETTO BATEN PER JAAR

Het is duidelijk dat de baten voor alle onderdelen van het voorstel de kosten ruimschoots compenseren. Voor de onderdelen inzake brandstof met 1,5 % zwavel zou het prijsverschil zelfs moeten stijgen tot 99 EUR per ton voordat de kosten hoger zouden worden dan de baten. Voor het voorstel inzake brandstof in havens zou het prijsverschil voor brandstof met 0,2 % zwavel moeten stijgen tot 400 EUR per ton voordat de kosten hoger zouden worden dan de baten

3.4. Kooldioxide

De overschakeling op laagzwaveliger scheepsbrandstoffen zal ook geringe effecten hebben op de emissie van kooldioxide (CO₂), het belangrijkste broeikasgas dat bijdraagt tot klimaatverandering. De ontzwaveling van brandstoffen is energieintensief en leidt tot een hogere CO₂-emissie door raffinaderijen. Anderzijds hebben laagzwaveliger brandstoffen een hogere specifieke energie waardoor de CO₂-emissie door schepen daalt.

Weliswaar zal er iets meer ontzwaveling nodig zijn voor de 2,3 miljoen ton laagzwavelige gasolie die krachtens het voorstel nodig zal zijn, maar volgens de prognose van het Franlab-rapport zal het grootste deel van de vereiste laagzwavelige zware stookolie worden geproduceerd door hermengen en/of het gebruik van laagzwaveliger ruwe olie. Stijgingen van de CO₂-emissie bij raffinaderijen zullen dan ook waarschijnlijk gering zijn en ruimschoots worden gecompenseerd door de jaarlijkse daling van de CO₂-emissie door schepen, die in de Entec-studie wordt geraamd op 190 000 ton in 2006. Daarom hebben we de CO₂-emissie niet in deze kosten/baten-analyse opgenomen.

3.5. Mogelijke effecten op het zwavelgehalte van buiten de SO_xECA's gebruikte zware stookolie

Voor het SO_xECA-gedeelte van dit voorstel wordt ervan uitgegaan dat de 7 miljoen ton in de EU geleverde zware stookolie die voor gebruik in de SO_xECA's nodig is, tegen betrekkelijk lage kosten in EU-raffinaderijen wordt geproduceerd door hermengen binnen het bestaande raffinagesysteem of door het gebruik van laagzwaveliger ruwe olie.

Zoals onder punt 3.3.1 is gesteld, zal dit inhouden dat het zwavelgehalte van in de EU geproduceerde brandstoffen die buiten de SO_xECA's worden gebruikt, waarschijnlijk licht zal toenemen. Uitgaande van een huidig gemiddeld zwavelgehalte van zware stookolie binnen de EU van 2,9 % (een cijfer van CONCAWE dat in het Franlab-rapport wordt gebruikt) en wetend dat het gehalte van 7 miljoen ton in de EU geproduceerde zware stookolie met 1,4 % moet worden verlaagd om tot een gemiddeld zwavelgehalte van 1,5 % te komen, leert een eenvoudige berekening van de zwavelmassa (7 miljoen × 0,014) dat er 98 000 ton zwavel uit de SO_xECA's verdwijnt. Ervan uitgaande dat alle 98 000 ton verwijderde zwavel terechtkomt in de 35 miljoen ton brandstof die in de EU-zeegebieden buiten de SO_xECA's wordt gebruikt, dan zou het zwavelgehalte van deze brandstof met ongeveer 0,3 % toenemen. Dit is een pessimistische veronderstelling, aangezien een groot deel van de verwijderde zwavel waarschijnlijk zou terechtkomen in brandstof die buiten de EU-zeegebieden op volle zee wordt gebruikt.

Verschuiving van de zwavelemissie van het ene gebied naar het andere kan tot op zekere hoogte worden gerechtvaardigd, omdat de achtergrond van de SO_xECA's, waar de lidstaten binnen de IMO mee hebben ingestemd, is dat de effecten van de SO₂-emissie door schepen op voor zuur gevoelige ecosystemen wordt beperkt. Andere EU-zeegebieden grenzen niet in dezelfde mate aan voor zuur gevoelige ecosystemen als de SO_xECA's van de Noordzee en de Oostzee, zodat het niet onlogisch is de SO₂-emissie door schepen te verplaatsen naar die gebieden waar de emissie minder schade toebrengt.

Desalniettemin is het belangrijk ervoor te zorgen dat de SO₂-emissie door schepen in andere EU-zeegebieden niet zo hoog wordt dat de plaatselijke luchtkwaliteit nadelig wordt beïnvloed en de gezondheid van de mens schade ondervindt.

Dit is een van de redenen waarom de Commissie een brandstofnorm van 1,5 % zwavel voor geregelde passagiersdiensten in de hele EU en een brandstofnorm van 0,2 % zwavel voor alle EU-havens voorstelt teneinde de effecten van de emissie van SO₂, zwevende deeltjes en NO_x op de plaatselijke luchtkwaliteit te beperken. We stellen ook voor het zwavelgehalte van de in de hele EU gebruikte zware stookolie voor de zeescheepvaart in de gaten te houden door middel van de verslagen over het zwavelgehalte van brandstoffen die krachtens dit voorstel verplicht zijn. Indien nodig zal de Commissie vervolgens maatregelen voorstellen om de SO₂-emissie door schepen in andere zeegebieden terug te dringen.

4. INHOUD VAN HET VOORSTEL

4.1. Artikel 1

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

1. Artikel 1 van Richtlijn 1999/32/EG wordt gewijzigd door opneming van een toelichting over de uitgebreide werkingssfeer van de bepalingen inzake scheepsbrandstoffen, schrapping van de clausule waarin zware stookolie voor de zeescheepvaart en gasolie voor de zeescheepvaart die wordt gebruikt door schepen die een grens tussen een derde land en een lidstaat overschrijden, worden vrijgesteld, en de invoering van een nieuwe clausule waarin brandstof die voor onderzoek en tests bestemd is, wordt vrijgesteld.
2. Artikel 2 wordt gewijzigd door aanpassing van de bestaande definities en de invoering van nieuwe definities inzake de bepalingen voor scheepsbrandstoffen.
3. Artikel 3 wordt gewijzigd door schrapping van bestaande bepalingen inzake grote stookinstallaties, met inbegrip van de vrijstellingsclausule die in 2003 afloopt, en invoering van nieuwe bepalingen die in overeenstemming zijn met Richtlijn 2001/80/EG inzake grote stookinstallaties.
4. Artikel 4 wordt gewijzigd door schrapping van de bestaande bepalingen inzake gasolie voor de zeescheepvaart.
5. Er wordt een nieuw artikel 4 bis ingevoegd waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die in gebieden met SO_x-emissiebeheersing en door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit EU-havens worden gebruikt, tot 1,5 % wordt beperkt en de verkoop van dieselolie voor de zeescheepvaart met meer dan 1,5 % zwavel wordt verboden.
6. Er wordt een nieuw artikel 4 ter ingevoegd waarin het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die door schepen op binnenwateren en op hun ligplaats in havens van de Gemeenschap worden gebruikt, tot 0,2 % wordt beperkt (0,1 % in 2008) en de verkoop van gasolie voor de zeescheepvaart met meer dan 0,2 % zwavel (0,1 % in 2008) wordt verboden.
7. Artikel 6 wordt gewijzigd door de opneming van de nieuwe artikelen inzake scheepsbrandstoffen in de monsternemingsregeling en de specificatie van monsternemings-, analyse- en inspectieprocedures voor scheepsbrandstoffen.
8. Artikel 7 wordt gewijzigd door de invoering van nieuwe voorschriften voor de rapportage over scheepsbrandstoffen en een verplichting voor de Commissie om alternatieve technologie voor emissiebeperking te overwegen wanneer er IMO-richtsnoeren zijn ontwikkeld.
9. Er wordt een nieuw artikel 9 bis ingevoegd voor de instelling van een regelgevend comité.

4.2. Artikel 2

Dit artikel heeft betrekking op de verplichtingen voor de lidstaten om deze voorgestelde richtlijn om te zetten.

4.3. Artikel 3

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

4.4. Artikel 4

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

5. STANDPUNTEN VAN LIDSTATEN EN STAKEHOLDERS

Eerder dit jaar zijn er twee vergaderingen met stakeholders gehouden, waaronder lidstaten, kandidaat-lidstaten, EER-landen, vertegenwoordigers van de industrie en milieu-NGO's. Daarnaast is een schriftelijke inspraakronde gehouden, waarbij ongeveer 40 reacties zijn ontvangen. Verslagen van beide vergaderingen, de deelnemerslijsten, een verslag over de schriftelijke inspraakronde en de tekst van alle niet-vertrouwelijke reacties kunnen worden geraadpleegd op:

http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/future_transport.htm

5.1. Overzicht van de standpunten over de voorgestelde bepalingen inzake scheepsbrandstoffen

Lidstaten: De meeste lidstaten zijn voorstander van een geografisch beperkt verbod op het gebruik van hoogzwavelige scheepsbrandstoffen aan de hand van de internationaal overeengekomen gebieden met SO_x-emissiebeheersing op de Noordzee en de Oostzee. De meeste lidstaten zijn tegen een EU-verbod op de verkoop van hoogzwavelige zware stookolie voor de zeescheepvaart. De meeste lidstaten zijn het ermee eens dat de bepalingen van de richtlijn inzake gasolie voor de zeescheepvaart moeten worden verduidelijkt om beter te kunnen functioneren.

België stelt voor de verkoop van gasolie voor de zeescheepvaart die niet aan de eisen voldoet, te verbieden en Italië bevestigt dat het de verkoop van gasolie voor de zeescheepvaart met meer dan 0,2 % zwavel al heeft verboden. Finland bevestigt dat zijn geregelde veerdiensten meestal al brandstof met ten hoogste 0,5 % zwavel gebruiken. Italië is van mening dat een grenswaarde van 3 % geschikter voor veerboten zou zijn. Griekenland is van mening dat het van alle bepalingen inzake scheepsbrandstoffen moet worden vrijgesteld.

Kandidaat-lidstaten en EER-landen: Letland en Polen zijn voorstander van een geografisch beperkt verbod op het gebruik van hoogzwavelige scheepsbrandstoffen aan de hand van de gebieden met SO_x-emissiebeheersing. Roemenië vindt dat de aanwijzing van de Zwarte Zee als gebied met SO_x-emissiebeheersing moet worden overwogen. Noorwegen steunt een geografisch beperkt verbod op het gebruik van hoogzwavelige zware stookolie, mits dit niet verder gaat dan de eisen inzake de gebieden met SO_x-emissiebeheersing. Het steunt een parallel of zelfs strengere verbod op de verkoop van hoogzwavelige zware stookolie.

Vertegenwoordigers van de scheepvaartsector: (Vereniging van reders in de Europese Gemeenschap, Internationale koopvaardijkamer, Baltische & Internationale raad voor de scheepvaart en de Onafhankelijke organisatie van tankschipreders). De vertegenwoordigers van de reders geven de voorkeur aan internationale regelgeving voor zware stookolie voor de zeescheepvaart boven EU-maatregelen. Als er EU-maatregelen worden voorgesteld, vinden zij regelgeving voor het zwavelgehalte van brandstoffen op het punt van verkoop de meest effectieve manier om naleving en verkrijgbaarheid te waarborgen. Zij vinden dat de bepalingen van de richtlijn inzake gasolie voor de zeescheepvaart moeten worden gewijzigd om brandstof in de tanks van schepen die van buiten de EU aankomen, vrij te stellen.

Vertegenwoordigers van de olie-industrie: (EUROPIA (European Petroleum Industries Association), CONCAWE (organisatie voor gezondheid, veiligheid en milieu van de oliebedrijven) en „BP Marine”). EUROPIA en CONCAWE zijn voorstander van een geografisch beperkt verbod op het gebruik van hoogzwavelige scheepsbrandstoffen aan de hand van de gebieden met SO_x-emissiebeheersing wanneer dit bijdraagt tot een kosteneffectieve verwezenlijking van luchtkwaliteitsnormen en minder overschrijdingen van de kritische belasting. Zij zijn geen voorstander van een verbod op de verkoop van hoogzwavelige zware stookolie. Ze steunen de opheffing van de zwavelgrenswaarde voor dieselolie voor de zeescheepvaart krachtens Richtlijn 1999/32/EG. BP Marine stelt in plaats van een grenswaarde voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen een regeling voor de verhandeling van emissierechten voor, waarbij het gebruik van technologie voor SO₂-emissiebeperking is toegestaan.

Niet-gouvernementele organisaties: (secretariaat van „Acid Rain”, „North Sea Foundation”, „Seas at Risk” en de Europese Federatie voor vervoer en milieu). De milieu-NGO's steunen de opneming van zware stookolie voor de zeescheepvaart in de werkingssfeer van de richtlijn en zijn van mening dat op alle EU-zeeën, met inbegrip van de exclusieve economische zones, een zwavelgrenswaarde van 0,5 % moet worden toegepast. Zij zouden een parallel verbod op de verkoop van scheepsbrandstoffen met meer dan 0,5 % zwavel steunen. Ze zijn het ermee eens dat de bepalingen van de richtlijn inzake gasolie voor de zeescheepvaart moeten worden verduidelijkt en steunen de schrapping van de vrijstelling voor Griekenland. Zij vinden dat er parallel met de regelgeving op het marktmechanisme gebaseerde instrumenten moeten worden ontwikkeld.

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

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

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Met het milieubeleid van de Gemeenschap, zoals geformuleerd in de actieprogramma's voor het milieu en met name het zesde milieuactieprogramma, die zijn gebaseerd op de beginselen die zijn vastgelegd in artikel 174 van het Verdrag, wordt gestreefd naar een luchtkwaliteitsniveau waarbij er geen sprake is van onaanvaardbare effecten op en risico's voor de gezondheid van de mens en het milieu.
- (2) In 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⁽¹⁾ wordt het maximaal toegestane zwavelgehalte van in de Gemeenschap gebruikte zware stookolie, gasolie en gasolie voor de zeescheepvaart vastgesteld.
- (3) Krachtens artikel 7, lid 3, van Richtlijn 1999/32/EG dient de Commissie na te gaan welke maatregelen genomen kunnen worden voor het verminderen van de bijdrage van de verbranding van andere scheepsbrandstoffen dan gasolie voor de zeescheepvaart tot de verzuring en zo nodig een voorstel in te dienen.
- (4) De emissie door de scheepvaart ten gevolge van de verbranding van scheepsbrandstoffen met een hoog zwavelgehalte draagt bij tot de luchtverontreiniging in de vorm van zwaveldioxide en zwevende deeltjes, die schade toebrengt aan de gezondheid van de mens en bijdraagt tot de verzuring.
- (5) Bijlage VI van het protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978 (hierna „bijlage VI van MARPOL” te noemen), opgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), bevat voorschriften inzake de preventie van luchtverontreiniging door schepen en regelt de aanwijzing van bepaalde gebieden als gebieden waar de emissie van zwaveloxiden wordt beheerst (hierna „gebieden met SO_x-emissiebeheersing” te noemen). Tot op heden zijn de Oostzee, de Noordzee en het Kanaal als zodanig aangewezen.
- (6) Bijlage VI van MARPOL treedt niet in werking voordat deze is bekrachtigd door ten minste vijftien staten die ten minste 50 % van het tonnage van de mondiale koopvaardijvloot vertegenwoordigen en de IMO heeft er in resolutie A.929(22) bij de regeringen op aangedrongen bijlage VI te bekrachtigen en in resolutie A.926(22) de regeringen, met name van staten op wier grondgebied gebieden met SO_x-emissiebeheersing zijn aangewezen, opgeroepen ervoor te zorgen dat er laagzwavelige zware stookolie verkrijgbaar is binnen het gebied dat onder hun rechtsmacht valt.
- (7) Het comité voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO heeft richtsnoeren vastgesteld voor de benoeming van stookolie om te bepalen of deze in overeenstemming is met bijlage VI van MARPOL.
- (8) Krachtens bijlage VI van MARPOL moet de IMO richtsnoeren ontwikkelen voor systemen voor de reiniging van uitlaatgassen en andere technologische methoden om de SO_x-emissie in gebieden met SO_x-emissiebeheersing te beperken.
- (9) 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⁽²⁾ omvat een nieuwe formulering van Richtlijn 88/609/EEG en Richtlijn 1999/32/EG dient dienovereenkomstig te worden herzien, zoals bepaald in artikel 3, lid 4, van Richtlijn 1999/32/EG.
- (10) Er is een regelgevingsprocedure nodig voor de vaststelling van toekomstige wijzigingen voor de aanpassing van deze richtlijn aan de vooruitgang van wetenschap en techniek.
- (11) Richtlijn 1999/32/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/32/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1 wordt lid 2 vervangen door:

„De emissie van zwaveldioxide bij de verbranding van bepaalde uit aardolie verkregen vloeibare brandstoffen wordt verminderd door grenswaarden vast te stellen voor het zwavelgehalte van die brandstoffen als voorwaarde voor het gebruik ervan op het grondgebied van de lidstaten.

In bepaalde delen van de Gemeenschap mogen scheepsbrandstoffen alleen door schepen worden gebruikt op voorwaarde dat ze aan grenswaarden voor hun zwavelgehalte voldoen. De verkoop op het grondgebied van de Gemeenschap van gasolie en dieselolie voor de zeescheepvaart met een hoger zwavelgehalte dan in deze richtlijn wordt bepaald, wordt tevens verboden.

⁽¹⁾ PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13.

⁽²⁾ PB L 309 van 27.11.2001, blz. 1.

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 tests;
- b) brandstoffen die bestemd zijn om vóór hun definitieve verbranding nog een processtap te ondergaan;
- c) brandstoffen die in de raffinage-industrie worden verwerkt."

2. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) Onder 1 wordt het eerste streepje vervangen door:

„zware stookolie:

— een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die onder de GN-codes 2710 19 51 tot en met 2710 19 69 (*) valt;

b) Onder 2 worden het eerste en het tweede streepje vervangen door:

„gasolie:

— een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die onder GN-code 2710 19 45, 2710 19 49, 2710 19 25 of 2710 19 29 (*) valt;

of

— een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof 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 ASTM-methode D86.

(*) Deze GN-codes worden gespecificeerd in het gemeenschappelijk douanetarief, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2031/2001 van de Commissie (PB L 279 van 23.10.2001, blz. 1)."

c) Punt 3 wordt geschrapt en de volgende punten 3a tot en met 3h worden ingevoegd:

„3a. *scheepsbrandstof*: een brandstof die bestemd is voor gebruik door de scheepvaart, zoals gedefinieerd in ISO 8217;

3b. *dieselolie voor de zeescheepvaart*: een brandstof die bestemd is voor gebruik door de zeescheepvaart waarvan de viscositeit of de dichtheid valt binnen de viscositeits- of dichtheidsgrenzen die zijn bepaald voor klasse DMB en DMC, zoals gedefinieerd in tabel I van ISO 8217;

3c. *gasolie voor de zeescheepvaart*: een brandstof die bestemd is voor gebruik door de zeescheepvaart waarvan de viscositeit of de dichtheid valt binnen de viscositeits-

of dichtheidsgrenzen die zijn bepaald voor klasse DMX en DMA, zoals gedefinieerd in tabel I van ISO 8217;

3d. *bijlage VI van MARPOL*: het protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978;

3e. *gebied met SO_x-emissiebeheersing*: de Oostzee, de Noordzee en het Kanaal, zoals aangewezen door de Internationale Maritieme Organisatie krachtens regeling 14 van bijlage VI van MARPOL;

3f. *passagierschip*: een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert, waarbij een passagier elke persoon is met uitzondering van:

i) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook aan boord van een schip in dienst of tewerkgesteld zijn ten behoeve van dat schip, en

ii) kinderen die jonger zijn dan één jaar;

3g. *geregelde dienst*: een reeks tochten van passagiersschepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens die plaatsvinden:

i) volgens een gepubliceerde dienstregeling, of

ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbaar schema vormen;

3h. *schip op zijn ligplaats*: een schip dat in een haven stilligt, bijvoorbeeld tijdens het laden of lossen."

3. Artikel 3 wordt vervangen door:

„Artikel 3

Maximaal zwavelgehalte van zware stookolie

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat met ingang van 1 januari 2003 op hun grondgebied geen zware stookolie wordt gebruikt met een zwavelgehalte van meer dan 1,00 massaprocent.

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

a) in stookinstallaties die binnen de werkingssfeer van Richtlijn 2001/80/EG vallen en overeenkomstig de definitie van artikel 2, punt 9, van die richtlijn als nieuw worden beschouwd en voldoen aan de grenswaarden voor de zwaveldioxide-emissie door dergelijke installaties, zoals bepaald in artikel 4 en bijlage VI van die richtlijn,

- b) in stookinstallaties die binnen de werkingssfeer van Richtlijn 2001/80/EG vallen en overeenkomstig de definitie van artikel 2, punt 10, van die richtlijn als bestaand worden beschouwd, wanneer de zwaveldioxide-emissie door deze stookinstallaties niet hoger is dan $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis en wanneer de zwaveldioxide-emissie door deze stookinstallaties met inachtneming van artikel 4, lid 3, onder a), van Richtlijn 2001/80/EG met ingang van 1 januari 2008 niet hoger is dan voortvloeit uit de inachtneming van de emissiegrenswaarden voor nieuwe installaties in deel A van bijlage IV van die richtlijn en eventueel de toepassing van de artikelen 5, 7 en 8 van die richtlijn;
- c) in andere stookinstallaties die niet onder a) of b) vallen, wanneer de zwaveldioxide-emissie door deze stookinstallaties niet hoger is dan $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ bij een rookgaszuurstofgehalte van 3 volumeprocent op droge basis;
- d) voor verbranding in raffinaderijen, wanneer het maandgemiddelde van de zwaveldioxide-emissie, gemiddeld over alle installaties in de raffinaderij, ongeacht de gebruikte brandstofsoort of brandstofcombinatie beneden een door iedere lidstaat vast te stellen grens van ten hoogste $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ ligt. Dit geldt niet voor stookinstallaties die onder a) vallen of met ingang van 1 januari 2008 voor stookinstallaties die onder b) vallen.

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

3. De bepalingen van lid 2 worden in het licht van toekomstige herzieningen van Richtlijn 2001/80/EG opnieuw bezien en zo nodig herzien."

4. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

- a) In lid 1 worden de woorden „met inbegrip van gasolie voor de zeescheepvaart” geschrapt.
- b) Lid 2 wordt geschrapt.

5. Het volgende artikel 4 bis wordt ingevoegd:

„Artikel 4 bis

Maximaal zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die in gebieden met SO_x-emissiebeheersing en door passagiersschepen op regelde diensten naar of vanuit havens in de Europese Gemeenschap worden gebruikt

1. De lidstaten die grenzen aan gebieden met SO_x-emissiebeheersing nemen alle nodige maatregelen om ervoor te

zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeevateren, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die binnen gebieden met SO_x-emissiebeheersing vallen, indien het zwavelgehalte van deze brandstoffen hoger is dan 1,5 massaprocent. Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van de schepen die hun reis buiten de Gemeenschap zijn begonnen, met ingang van twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van bijlage VI van MARPOL of, indien deze datum eerder valt, met ingang van [...] (*).

2. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat met ingang van 1 juli 2007 scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt door passagiersschepen op regelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap, indien het zwavelgehalte van deze brandstoffen hoger is dan 1,5 massaprocent. Dit geldt voor schepen van alle vlaggen.

3. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat met ingang van twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van bijlage VI van MARPOL of, indien deze datum eerder valt, met ingang van [...] (*) in alle havens van de Gemeenschap scheepsbrandstoffen die niet meer dan 1,5 massaprocent zwavel bevatten in voldoende hoeveelheden verkrijgbaar zijn om aan de vraag te voldoen.

4. Met ingang van twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van bijlage VI van MARPOL stellen de lidstaten als voorwaarde voor schepen om een haven in de Gemeenschap binnen te lopen, verplicht dat het scheepslogboek correct is ingevuld, met inbegrip van de vermelding van een overschakeling op een andere brandstof.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat met ingang van twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van bijlage VI van MARPOL of, indien deze datum eerder valt, met ingang van [...] (*) het zwavelgehalte van alle scheepsbrandstoffen die op hun grondgebied worden verkocht, door de leverancier wordt vermeld op een brandstofleveringsnota, die verzeld gaat van een verzegeld monster.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat dieselolie voor de zeescheepvaart met ingang van [...] (*) niet op hun grondgebied wordt verkocht indien het zwavelgehalte van deze dieselolie voor de zeescheepvaart hoger is dan 1,5 massaprocent.

(*) 12 maanden na de inwerkingtreding."

6. Het volgende artikel 4 ter wordt ingevoegd:

„Artikel 4 ter

Maximaal zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die door schepen op binnenwateren en op hun ligplaats in havens van de Gemeenschap worden gebruikt

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen met ingang van:

— [...] (*) als hun zwavelgehalte hoger is dan 0,20 massaprocent, en

— 1 januari 2008 als hun zwavelgehalte hoger is dan 0,10 massaprocent,

niet door schepen op binnenwateren of door schepen op hun ligplaats in havens in de Gemeenschap worden gebruikt.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat gasolie voor de zeescheepvaart niet op hun grondgebied wordt verkocht als het zwavelgehalte van deze gasolie voor de zeescheepvaart hoger is dan de in lid vermelde grenswaarden.

(*) 12 maanden na de inwerkingtreding.”

7. Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

„1 bis. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te controleren dat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die in de Gemeenschap worden verkocht en worden gebruikt

— door alle schepen in gebieden met SO_x-emissiebeheersing, in de havens in de Gemeenschap en op de binnenwateren en

— door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap

voldoet aan de desbetreffende bepalingen van de artikelen 4 bis en 4 ter. Ook van scheepsbrandstoffen die in andere zeegebieden van de Gemeenschap worden gebruikt, worden monsters genomen en wordt het zwavelgehalte gecontroleerd. Elk van de volgende wijzen van monsterneming, analyse en inspectie wordt gebruikt:

— monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van stookolie voor verbrandingsdoeleinden die voor het gebruik aan boord van schepen wordt geleverd, volgens de richtsnoeren van de IMO;

— monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van stookolie in tanks en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;

— inspectie van het logboek van schepen en de brandstofleveringsnota.

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

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

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

8. Artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

Rapportage en herziening

1. Op basis van de resultaten van de overeenkomstig artikel 6 verrichte monsterneming, analyse en inspectie dienen de lidstaten uiterlijk op 30 juni van elk jaar bij de Commissie een kort verslag in over het zwavelgehalte van de binnen de werkingssfeer van deze richtlijn vallende vloeibare brandstoffen die gedurende het voorgaande kalenderjaar op hun grondgebied zijn gebruikt. Dit verslag bevat een registratie van het totale aantal geteste monsters per brandstoftype (zware stookolie, gasolie, zware stookolie voor de zeescheepvaart, dieselolie voor de zeescheepvaart en gasolie voor de zeescheepvaart) en vermeldt de gebruikte hoeveelheden van de desbetreffende brandstoffen en het berekende gemiddelde zwavelgehalte. De lidstaten brengen ook verslag uit over het aantal uitgevoerde inspecties aan boord van schepen en registreren het gemiddelde zwavelgehalte van op hun grondgebied gebruikte scheepsbrandstoffen die momenteel niet binnen de werkingssfeer van de richtlijn vallen.

2. Op basis van onder meer het overeenkomstig lid 1 jaarlijks in te dienen verslag en de waargenomen ontwikkelingen in de luchtkwaliteit en de verzuring dient de Commissie uiterlijk op 31 december 2010 een rapport bij het Europees Parlement en de Raad in. De Commissie kan dat rapport aanvullen met voorstellen tot herziening van deze richtlijn en met name de voor elke brandstofcategorie vastgestelde grenswaarden en de zeegebieden van de Gemeenschap waar laagzwavelige scheepsbrandstoffen dienen te worden gebruikt.

3. Rekening houdend met eventuele IMO-richtsnoeren inzake systemen voor de reiniging van uitlaatgassen en andere technologische methoden voor de beperking van de SO_x-emissie en de effecten van deze technologieën op het milieu, met inbegrip van het mariene milieu, overweegt de Commissie of er als alternatief voor het krachtens de artikelen 4 bis en 4 ter vereiste gebruik van laagzwavelige scheepsbrandstoffen andere methoden voor emissiebeperking kunnen worden toegelaten en dient zij indien van toepassing een voorstel in.

4. Wijzigingen die nodig zijn om de bepalingen van deze richtlijn aan de vooruitgang van wetenschap en techniek aan te passen, worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 9 bis, maar deze mogen niet leiden tot directe of indirecte wijzigingen in de grenswaarden voor het zwavelgehalte van brandstoffen.”

9. Het volgende artikel 9 bis wordt ingevoegd:

„Artikel 9 bis

Regelgevend comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorzeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

2. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG (*) met inachtneming van artikel 7, lid 3, en artikel 8 van dat besluit van toepassing.

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

(*) Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 (PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23)."

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [. . .⁽¹⁾] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

⁽¹⁾ 12 maanden na de inwerkingtreding.