

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B**

RICHTLINIE 1999/32/EG DES RATES

vom 26. April 1999

über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG

(ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003	L 284	1	31.10.2003
► <u>M2</u>	Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005	L 191	59	22.7.2005
► <u>M3</u>	Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009	L 87	109	31.3.2009
► <u>M4</u>	Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009	L 140	88	5.6.2009



RICHTLINIE 1999/32/EG DES RATES

vom 26. April 1999

über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 130s Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Ziele und Grundsätze der gemeinschaftlichen Umweltpolitik, die in den Umweltaktionsprogrammen — insbesondere dem Fünften Umweltaktionsprogramm ⁽⁴⁾ — auf der Grundlage der Prinzipien des Artikels 130r des Vertrags beschrieben sind, richten sich insbesondere darauf, die Menschen vor den erwiesenen Gefahren der Schwefeldioxidemissionen wirksam zu schützen und die Umwelt zu schützen, indem verhindert wird, daß die Schwefelniederschläge die kritische Belastung und die einschlägigen Grenzwerte überschreiten.
- (2) Gemäß Artikel 129 des Vertrags sind die Erfordernisse im Bereich des Gesundheitsschutzes Bestandteil der übrigen Politiken der Gemeinschaft. Gemäß Artikel 3 Buchstabe o) umfaßt die Tätigkeit der Gemeinschaft auch einen Beitrag zur Erreichung eines hohen Gesundheitsschutzniveaus.
- (3) Schwefeldioxidemissionen tragen erheblich zum Problem der Versauerung in der Gemeinschaft bei. Ferner werden menschliche Gesundheit und Umwelt durch Schwefeldioxid unmittelbar beeinträchtigt.
- (4) Die Versauerung schädigt empfindliche Ökosysteme, bedroht die Artenvielfalt, verringert den Erholungswert und beeinträchtigt sowohl die landwirtschaftliche Erzeugung als auch das Wachstum der Wälder. Saurer Regen kann in den Städten schwere Schäden an modernen und historischen Gebäuden verursachen. Die Schwefeldioxidbelastung in den Städten kann außerdem die menschliche Gesundheit stark beeinträchtigen, vor allem bei Personen mit Erkrankungen der Atemwege.
- (5) Die Versauerung ist ein grenzüberschreitendes Phänomen, das sowohl gemeinschaftliche als auch nationale oder regionale Lösungen verlangt.
- (6) Schwefeldioxidemissionen tragen außerdem zur Bildung von Feststoffteilchen in der Atmosphäre bei.

⁽¹⁾ ABl. C 190 vom 21.6.1997, S. 9, und ABl. C 259 vom 18.8.1998, S. 5.

⁽²⁾ ABl. C 355 vom 21.11.1997, S. 1.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Mai 1998 (AbI. C 167 vom 1.6.1998, S. 111), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Oktober 1998 (AbI. C 364 vom 25.11.1998, S. 20) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 9. Februar 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. C 138 vom 17.5.1993, S. 5.

▼B

- (7) Die Gemeinschaft und die einzelnen Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des UN-ECE-Übereinkommens über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung. Das zweite UN-ECE-Protokoll über die grenzüberschreitende Luftverunreinigung durch Schwefeldioxid sieht vor, daß die Vertragsparteien die SO₂-Emissionen gemäß der im ersten Protokoll vorgesehenen Verringerung von 30 % oder noch stärker senken. Das zweite UN-ECE-Protokoll geht von der Prämisse aus, daß kritische Belastungen und Niveaus in verschiedenen empfindlichen Gebieten auch weiterhin überschritten werden. Weitere Maßnahmen zur Senkung der Schwefeldioxidemissionen werden nach wie vor notwendig sein, um die Ziele des Fünften Umweltaktionsprogramms zu erreichen. Die Vertragsparteien sollten daher die Schwefeldioxidemissionen weiter erheblich zurückführen.
- (8) Schwefel, der in Öl und in Kohle in geringen Mengen natürlich vorkommt, ist seit Jahrzehnten als wichtigste Quelle für Schwefeldioxidemissionen nachgewiesen, die ihrerseits eine Hauptursache für den „sauren Regen“ und eine der wichtigsten Ursachen für die Luftverschmutzung in vielen Stadt- und Industriegebieten sind.
- (9) Die Kommission hat kürzlich eine Mitteilung über die Bekämpfung der Versauerung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht. Die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen aus der Verbrennung bestimmter flüssiger Kraft- und Brennstoffe ist fester Bestandteil dieser kosteneffizienten Strategie. Die Gemeinschaft erkennt an, daß auch Maßnahmen in bezug auf alle anderen Kraft- oder Brennstoffe erforderlich sind.
- (10) Untersuchungen haben ergeben, daß die Vorteile einer Senkung der Schwefelemissionen durch einen geringeren Schwefelgehalt in Kraft- oder Brennstoffen im Rahmen dieser Richtlinie oftmals erheblich größer sein werden als die geschätzten Kosten für die Industrie. Die Technologie zur Verringerung des Schwefelgehalts flüssiger Kraft- oder Brennstoffe ist vorhanden und gut eingeführt.
- (11) In Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 3b des Vertrags läßt sich das Ziel der Verringerung von Schwefeldioxidemissionen aus der Verbrennung bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe durch Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten nicht effizient erreichen. Ein unkoordiniertes Vorgehen kann außerdem die Erreichung dieses Ziels nicht gewährleisten, ist potentiell kontraproduktiv und wird darüber hinaus am Markt für die betroffenen Kraft- oder Brennstoffe Verunsicherung auslösen. Angesichts der Notwendigkeit einer gemeinschaftsweiten Verringerung der Schwefeldioxidemissionen sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene daher wirksamer. Diese Richtlinie beschränkt sich auf die Mindestanforderungen zur Erreichung des angestrebten Ziels.
- (12) In der Richtlinie 93/12/EWG des Rates vom 23. März 1993 über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe ⁽¹⁾ wird die Kommission aufgefordert, dem Rat einen Vorschlag für niedrigere Grenzwerte für den Schwefelgehalt in Gasöl sowie neue Grenzwerte für Flugzeugkerosin vorzulegen. Es wäre sinnvoll, auf der Grundlage von Kosteneffizienzuntersuchungen Grenzwerte für den Schwefelgehalt anderer flüssiger Kraft- oder Brennstoffe festzulegen, insbesondere für Schweröle, Bunkeröle, Gasöl für den Seeverkehr und Gasöle.
- (13) Gemäß Artikel 130t des Vertrags hindert diese Richtlinie die Mitgliedstaaten nicht daran, verstärkte Schutzmaßnahmen beizubehalten oder zu ergreifen, die jedoch mit dem Vertrag vereinbar sein müssen und der Kommission notifiziert werden sollten.

⁽¹⁾ ABl. L 74 vom 27.3.1993, S. 81.

▼B

- (14) Bevor ein Mitgliedstaat neue und verstärkte Schutzmaßnahmen einführt, sollte er die Kommission über die entsprechenden Entwürfe gemäß der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften ⁽¹⁾ unterrichten.
- (15) Bei der Festlegung des Grenzwertes für den Schwefelgehalt von Schweröl sollten Ausnahmen für Mitgliedstaaten und Regionen ermöglicht werden, in denen die Umweltbedingungen dies zulassen.
- (16) Bei der Festlegung des Grenzwerts für den Schwefelgehalt von Schweröl sollten ferner Ausnahmen für die Verwendung dieser Öle in Feuerungsanlagen vorgesehen werden, die den Emissionsgrenzwerten der Richtlinie 88/609/EWG des Rates vom 24. November 1988 zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft ⁽²⁾, entsprechen. Im Lichte der bevorstehenden Überprüfung der Richtlinie 88/609/EG wird es möglicherweise erforderlich sein, einige Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.
- (17) Bei Feuerungsanlagen von Raffinerien, die aus dem Anwendungsbereich von Artikel 3 Absatz 3 Ziffer i) Buchstabe c) dieser Richtlinie ausgenommen sind, sollten die in bezug auf derartige Anlagen gemittelten Schwefeldioxidemissionen die Grenzwerte nach der Richtlinie 88/609/EWG oder künftigen geänderten Fassungen dieser Richtlinie nicht überschreiten. Bei der Anwendung dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten beachten, daß eine Ersetzung durch andere als die in Artikel 2 genannten Kraft- oder Brennstoffe nicht zu einem Anstieg der Emissionen von säuernden Schadstoffen führen sollte.
- (18) Ein Grenzwert von 0,2 % für den Schwefelgehalt von Gasöl wurde bereits mit der Richtlinie 93/12/EWG eingeführt. Dieser Grenzwert sollte bis 1. Januar 2008 auf 0,1 % gesenkt werden.
- (19) Gemäß der Beitrittsakte von 1994 wird Österreich und Finnland für die Bestimmungen der Richtlinie 93/12/EWG über den Schwefelgehalt von Gasöl eine vierjährige Ausnahmekfrist, gerechnet ab dem Datum des Beitritts, gewährt.
- (20) Der Grenzwert von 0,2 % (ab dem Jahr 2000) und von 0,1 % (ab dem Jahr 2008) für den Schwefelgehalt von Gasölen zur marinen Verwendung auf seegehenden Schiffen könnte Griechenland in seinem gesamten Hoheitsgebiet, Spanien im Bereich der Kanarischen Inseln, Frankreich im Bereich der Französischen Überseeischen Departements und Portugal im Bereich Madeiras und der Azoren technische und wirtschaftliche Probleme bereiten. Eine Ausnahmeregelung für Griechenland, die Kanarischen Inseln, die Französischen Überseeischen Departements sowie Madeira und die Azoren dürfte keine negativen Auswirkungen auf den Markt für Gasöl zur marinen Verwendung haben; für Ausfuhren von Gasöl zur marinen Verwendung aus Griechenland, von den Kanarischen Inseln, aus den Französischen Überseeischen Departements sowie von Madeira und den Azoren in andere Mitgliedstaaten gelten die im Einfuhrmitgliedstaat geltenden Anforderungen. Griechenland, den Kanarischen Inseln, den Französischen Überseeischen Departements sowie Madeira und den Azoren sollte daher eine Ausnahmegenehmigung von den in Gewichtsprozent Schwefel ausgedrückten Grenzwerten für Gasöl zur marinen Verwendung erteilt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 109 vom 26.4.1983, S. 8. Richtlinie zuletzt geändert durch die Entscheidung 96/139/EG der Kommission (ABl. L 32 vom 10.2.1996, S. 31).

⁽²⁾ ABl. L 336 vom 7.12.1988, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/66/EG (ABl. L 337 vom 24.12.1984, S. 83).

▼B

- (21) Die durch die Verbrennung von Bunkerölen mit einem hohen Schwefelgehalt verursachten Schwefelemissionen der Schifffahrt tragen zur Verunreinigung durch Schwefeldioxid und zu Problemen der Versauerung bei. Die Gemeinschaft wird sich bei den laufenden und künftigen Verhandlungen zum MARPOL-Übereinkommen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für einen weitergehenden Schutz der für SO_x-Emissionen empfindlichen Gebiete sowie für die Senkung des allgemein üblichen Grenzwertes für Bunkeröl (von zur Zeit 4,5 %) einsetzen. Die Initiativen der Gemeinschaft, das Gebiet der Nordsee/des Ärmelkanals als besonderes SO_x-Emissionskontrollgebiet auszuweisen, sollten fortgesetzt werden.
- (22) Die Forschungen über die Auswirkungen der Versauerung auf Ökosysteme und auf den menschlichen Organismus müssen vertieft werden. Die Gemeinschaft fördert diese Forschung im Rahmen des Fünften Forschungsrahmenprogramms ⁽¹⁾.
- (23) Wird die Versorgung mit Rohöl, Erdölprodukten oder anderen Kohlenwasserstoffen unterbrochen, so kann die Kommission für das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen höheren Grenzwert genehmigen.
- (24) Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie einführen und der Kommission regelmäßig Berichte über den Schwefelgehalt flüssiger Kraft- oder Brennstoffe vorlegen.
- (25) Aus Gründen der Klarheit ist es erforderlich, die Richtlinie 93/12/EWG zu ändern —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel und Geltungsbereich

- (1) Ziel dieser Richtlinie ist die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen aus der Verbrennung bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und dadurch die Verringerung der schädlichen Auswirkungen solcher Emissionen auf Mensch und Umwelt.

▼M2

- (2) Die Verringerung der Schwefeldioxidemissionen aus der Verbrennung bestimmter aus Erdöl gewonnener flüssiger Kraft- oder Brennstoffe ist durch die Festlegung von Grenzwerten für den Schwefelgehalt dieser Kraft- oder Brennstoffe als Voraussetzung für deren Verwendung im Hoheitsgebiet, in den Hoheitsgewässern, in ausschließlichen Wirtschaftszonen und in Schadstoffkontrollgebieten der Mitgliedstaaten zu erreichen.

Die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt bestimmter aus Erdöl gewonnener flüssiger Kraft- oder Brennstoffe gelten jedoch nicht für

- a) Kraft- oder Brennstoffe, die Forschungs- und Versuchszwecken dienen;
- b) Kraft- oder Brennstoffe, die vor ihrer Endverbrennung weiterverarbeitet werden sollen;
- c) Kraft- oder Brennstoffe, die zur Weiterverarbeitung in Raffinerien bestimmt sind;
- d) Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung und für das Inverkehrbringen in den Gebieten der Gemeinschaft in äußerster Randlage, sofern

⁽¹⁾ ABl. L 26 vom 1.2.1999, S. 1.

▼ M2

- die betreffenden Mitgliedstaaten gewährleisten, dass in diesen Gebieten
- die Luftqualitätsnormen eingehalten werden,
 - keine Schweröle verwendet werden, deren Schwefelgehalt 3 Massenhundertteile überschreitet;
- e) Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung auf Kriegsschiffen und anderen zu militärischen Zwecken eingesetzten Schiffen. Jeder Mitgliedstaat bemüht sich jedoch sicherzustellen, dass der Betrieb dieser Schiffe, soweit es sinnvoll und durchführbar ist, mit dieser Richtlinie im Einklang steht, indem er geeignete Maßnahmen trifft, die den Betrieb oder die Einsatzfähigkeit dieser Schiffe nicht beeinträchtigen;
- f) jegliche Verwendung von Kraft- oder Brennstoffen auf einem Schiff, die für die Sicherheit eines Schiffes oder die Lebensrettung auf See speziell erforderlich ist;
- g) jegliche Verwendung von Kraft- oder Brennstoffen auf einem Schiff, die durch einen Schaden am Schiff oder dessen Ausrüstung erforderlich wird, sofern nach Eintritt des Schadens alle zumutbaren Maßnahmen getroffen werden, um überhöhte Emissionen zu vermeiden oder so weit wie möglich zu verringern, und sofern baldmöglichst Maßnahmen zur Behebung des Schadens getroffen werden. Diese Bestimmung gelangt nicht zur Anwendung, wenn der Eigentümer oder der Kapitän entweder in der Absicht, einen Schaden zu verursachen, oder fahrlässig gehandelt hat;
- h) Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung an Bord von Schiffen, auf denen genehmigte emissionsmindernde Technologien nach Artikel 4c eingesetzt werden.

▼ B*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „*Schweröl*“

▼ M2

- jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffskraftstoffen —, der den Definitionen der KN-Codes 2710 19 51 bis 2710 19 69 entspricht, oder

▼ B

- jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff, der mit Ausnahme der unter den Nummern 2 und 3 genannten Gasöle) aufgrund seines Destillationsbereichs unter die Schweröle fällt, die zur Verwendung als Kraft- oder Brennstoff bestimmt sind und bei deren Destillation bei 250 °C nach der ASTM D86-Methode weniger als 65 Raumhundertteile (einschließlich Destillationsverlusten) übergehen. Kann die Destillation nicht anhand der ASTM D86-Methode bestimmt werden, so wird das Erdölzeugnis ebenfalls als Schweröl eingestuft;

▼ M2

2. „*Gasöl*“

- jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffskraftstoffen —, der den Definitionen der KN-Codes 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 und 2710 19 49 entspricht, oder
- jeden aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraft- oder Brennstoff — mit Ausnahme von Schiffskraftstoffen —, bei dessen Destillation bei 250 °C nach der ASTM D86-Methode weniger als 65 Raumhundertteile (einschließlich Destillationsverlusten) und bei

▼ M2

350 °C mindestens 85 Raumbunderteile (einschließlich Destillationsverlusten) übergehen.

▼ B

Diese Begriffsbestimmung gilt nicht für Dieselmotoren im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates ⁽¹⁾; Kraftstoffe für mobile Maschinen und Geräte sowie für landwirtschaftliche Zugmaschinen fallen ebenfalls nicht unter diese Begriffsbestimmung;

▼ M4

3. „*Schiffskraftstoff*“ jeden zur Verwendung auf einem Schiff bestimmten bzw. auf einem Schiff verwendeten aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraftstoff, einschließlich der ISO-Norm 8217 entsprechende Kraftstoffe. Dazu gehören alle aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraftstoffe für auf See befindliche Binnenschiffe oder Sportboote gemäß der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte ⁽²⁾ und gemäß der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote ⁽³⁾;

▼ M2

- 3a. „*Schiffsdiesel*“ jeden Schiffskraftstoff, dessen Viskosität und Dichte im Rahmen der Werte für Viskosität und Dichte der Güteklassen DMB und DMC nach Tabelle I der ISO-Norm 8217 liegen;
- 3b. „*Gasöl für den Seeverkehr*“ jeden Schiffskraftstoff, dessen Viskosität und Dichte im Rahmen der Werte für Viskosität und Dichte der Güteklassen DMX und DMA nach Tabelle I der ISO-Norm 8217 liegen;
- 3c. „*MARPOL-Übereinkommen*“ das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 in der Fassung des Protokolls von 1978;
- 3d. „*Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen*“ die Anlageüber „Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe“, um die das MARPOL-Übereinkommen durch das Protokoll von 1997 ergänzt wurde;
- 3e. „*SOx-Emissions-Überwachungsgebiete*“ die von der IMO in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen als solche festgelegten Meeresgebiete;
- 3f. „*Fahrgastschiff*“ jedes Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert; als Fahrgast gilt dabei jede Person mit Ausnahme
- i) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
 - ii) von Kindern unter einem Jahr;
- 3g. „*Linienverkehr*“ eine Abfolge von Fahrten von Fahrgastschiffen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und nach ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
- i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder

⁽¹⁾ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

⁽²⁾ ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15.

▼ M2

- ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;
- 3h. „*Kriegsschiff*“ ein zu den Streitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen von Kriegsschiffen seiner Staatszugehörigkeit trägt; es muss unter dem Befehl eines Offiziers stehen, der sich im Dienst des jeweiligen Staates befindet und dessen Name in der entsprechenden Rangliste der Streitkräfte oder in einer gleichwertigen Liste enthalten ist; die Besatzung muss den Regeln der militärischen Disziplin unterliegen;
- 3i. „*Schiffe am Liegeplatz*“ Schiffe, die in einem Gemeinschaftshafen für Zwecke des Be- und Entladens und der Beherbergung von Fahrgästen sicher festgemacht sind oder vor Anker liegen, einschließlich der Zeit, in der sie nicht be- oder entladen werden;

▼ M4▼ M2

- 3k. „*Inverkehrbringen*“ die Dritten gegenüber erfolgte Lieferung oder Bereitstellung von Schiffskraft- oder Brennstoffen gegen Entgelt oder kostenlos im gesamten Hoheitsbereich der Mitgliedstaaten an ein Schiff zum Zweck der Verfeuerung an Bord. Nicht eingeschlossen ist die Lieferung oder die Bereitstellung von Schiffskraft- oder Brennstoffen zur Ausfuhr in den Ladetanks von Schiffen;
- 3l. „*Gebiete in äußerster Randlage*“ die französischen überseeischen Departements, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln gemäß Artikel 299 des Vertrags;
- 3m. „*emissionsmindernde Technologie*“ ein Abgasreinigungsverfahren oder jedes sonstige technische Verfahren, das verifizierbar ist und durchgesetzt werden kann;

▼ B

- 4. „*ASTM-Methode*“ die von der amerikanischen Vereinigung für Materialprüfungsnormen (American Society for Testing and Materials) in der Ausgabe 1976 der Standarddefinitionen und -spezifikationen für Erdölzeugnisse und Schmieröl festgelegten Methoden;
- 5. „*Feuerungsanlage*“ eine technische Anlage, in der Kraft- oder Brennstoffe zur Nutzung der damit erzeugten Wärme verfeuert werden.

▼ M2*Artikel 3***Maximaler Schwefelgehalt von Schwerölen**

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ab dem 1. Januar 2003 Schweröle, deren Schwefelgehalt 1 Massenhundertteil überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet werden.
- (2) i) Vorbehaltlich einer geeigneten Überwachung der Emissionen durch die zuständigen Behörden gilt diese Anforderung nicht für Schweröle, die
 - a) in den von der Richtlinie 2001/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 zur Begrenzung von Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft ⁽¹⁾ erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die im Sinne der Begriffsbestimmung von Artikel 2 Nummer 9 jener Richtlinie als neue Anlagen einzustufen sind und die in Anhang IV jener Richtlinie genannten und

⁽¹⁾ ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 1. Geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

▼ M2

gemäß deren Artikel 4 angewandten Schwefeldioxidemissionsgrenzwerte für derartige Anlagen einhalten;

- b) in den von der Richtlinie 2001/80/EG erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die im Sinne der Begriffsbestimmung von Artikel 2 Nummer 10 jener Richtlinie als bestehende Anlagen einzustufen sind, wenn die Schwefeldioxidemissionen aus diesen Anlagen höchstens 1 700 mg/Nm³ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand betragen, wenn die Schwefeldioxidemissionen der von Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2001/80/EG erfassten Feuerungsanlagen ab 1. Januar 2008 die Emissionsgrenzwerte einhalten, die für Neuanlagen gemäß Anhang IV Teil A der Richtlinie 2001/80/EG gelten, und wenn gegebenenfalls die Artikel 5, 7 und 8 jener Richtlinie Anwendung finden;
- c) in anderen Feuerungsanlagen, die nicht unter Buchstabe a oder b fallen, verwendet werden, wenn die Schwefeldioxidemissionen aus der Anlage 1 700 mg/Nm³ bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;
- d) für die Verfeuerung in Raffinerien bestimmt sind, wenn die über alle Feuerungsanlagen der Raffinerie gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen unabhängig vom Brennstoff oder von der Brennstoffkombination innerhalb eines von dem jeweiligen Mitgliedstaat festzulegenden Grenzwertbereichs bleiben, der 1 700 mg/Nm³ nicht überschreitet. Davon ausgenommen sind Feuerungsanlagen, die unter Buchstabe a fallen und ab dem 1. Januar 2008 Feuerungsanlagen, die unter Buchstabe b fallen.

- ii) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Feuerungsanlagen, in denen Schwefel mit einem höheren als dem in Absatz 1 genannten Schwefelgehalt verwendet werden, nicht ohne die Genehmigung einer zuständigen Behörde betrieben werden, in der die Emissionsgrenzwerte festgelegt sind.

(3) Absatz 2 wird bei einer zukünftigen Überarbeitung der Richtlinie 2001/80/EG überprüft und gegebenenfalls geändert.

▼ B*Artikel 4***Maximaler Schwefelgehalt von Gasöl**

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß Gasöl, ► **M2** ————— ◀ in ihrem Hoheitsgebiet ab den folgenden Zeitpunkten nicht mehr verwendet wird:

- ab dem 1. Juli 2000, sofern sein Schwefelgehalt 0,20 Massenhundertteile überschreitet,
- ab dem 1. Januar 2008, sofern sein Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet.

▼ M2

▼ M2*Artikel 4a***Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zur Verwendung in SOx-Emissions-Überwachungsgebieten und in Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen**

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet, in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten, die Teil der SOx-Emissions-Überwachungsgebiete sind, nicht verwendet werden. Diese Bestimmung gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich jener Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Gemeinschaft angetreten haben.

(2) Der Beginn der Anwendung von Absatz 1 erfolgt

a) für das Ostseegebiet gemäß Regel 14 Absatz 3 Buchstabe a der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen am 11. August 2006;

b) für die Nordsee

— zwölf Monate nach Inkrafttreten der IMO-Ausweisung nach den festgelegten Verfahren oder

— am 11. August 2007,

wobei jeweils der frühere Zeitpunkt maßgeblich ist;

c) für alle anderen Seegebiete, einschließlich der Häfen, die die IMO gemäß Regel 14 Absatz 3 Buchstabe b der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen in der Folge als SOx-Emissions-Überwachungsgebiete ausweist: zwölf Monate nach dem Inkrafttreten dieser Ausweisung.

(3) Die Mitgliedstaaten sind zumindest in Bezug auf folgende Schiffe für die Durchsetzung von Absatz 1 zuständig:

— Schiffe unter ihrer Flagge und

— im Falle der an SOx-Emissions-Überwachungsgebiete angrenzenden Mitgliedstaaten Schiffe aller Flaggen während des Aufenthalts in ihren Häfen.

Die Mitgliedstaaten können auch zusätzliche Durchsetzungsmaßnahmen für andere Schiffe gemäß internationalem Seerecht ergreifen.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ab dem in Absatz 2 Buchstabe a genannten Datum im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betriebene Fahrgastschiffe in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet. Die Mitgliedstaaten sind zumindest für Schiffe unter ihrer Flagge und Schiffe aller Flaggen während des Aufenthalts in ihren Häfen für die Durchsetzung dieser Vorschrift zuständig.

(5) Ab dem in Absatz 2 Buchstabe a genannten Datum machen die Mitgliedstaaten das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung zur Auflage dafür, dass Schiffe in Gemeinschaftshäfen einlaufen dürfen.

(6) Ab dem in Absatz 2 Buchstabe a genannten Zeitpunkt ergreifen die Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit der Regel 18 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen folgende Maßnahmen:

— sie führen ein Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen,

— sie stellen sicher, dass der Schwefelgehalt aller in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe vom Lieferanten auf einem Tanklieferschein vermerkt wird, der von einer versiegelten, von der für das empfangende Schiff zuständigen Person gezeichneten Probe begleitet wird,

▼ M2

- sie leiten geeignete Schritte gegen Lieferanten von Schiffskraftstoffen ein, die Kraftstoff geliefert haben, der nicht den Angaben auf dem Tanklieferschein entspricht,
- sie stellen sicher, dass geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, damit, falls Schiffskraftstoffe entdeckt werden, die den Vorschriften nicht entsprechen, diese den Vorschriften angepasst werden.

(7) Ab dem in Absatz 2 Buchstabe a genannten Datum stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Schiffsdiesel, dessen Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht mehr in Verkehr gebracht wird.

(8) Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten die in Absatz 2 Buchstabe b genannten Anwendungstermine mit und veröffentlicht sie im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

*Artikel 4b***▼ M4****Schwefelhöchstgehalt von Schiffskraftstoffen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft****▼ M2**

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass mit Wirkung vom 1. Januar 2010 folgende Schiffe keine Schiffskraftstoffe verwenden, deren Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet:

▼ M4

▼ M2

b) Schiffe am Liegeplatz in Häfen der Gemeinschaft, wobei der Besatzung ausreichend Zeit eingeräumt wird, so bald wie möglich nach der Ankunft am Liegeplatz und so spät wie möglich vor der Abfahrt die notwendige Kraftstoffumstellung vorzunehmen.

Die Mitgliedstaaten verlangen, dass der Zeitpunkt der Kraftstoffumstellung in den Logbüchern festgehalten wird.

(2) Absatz 1 gilt nicht

a) für Schiffe, die sich nach den veröffentlichten Fahrplänen voraussichtlich weniger als zwei Stunden am Liegeplatz befinden;

▼ M4

▼ M2

c) für die im Anhang aufgeführten, ausschließlich im Hoheitsgebiet der Hellenischen Republik betriebenen Schiffe bis zum 1. Januar 2012;

d) für Schiffe, die am Liegeplatz in den Häfen alle Motoren abschalten und landseitige Elektrizität nutzen.

(3) Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Gasöl für den Seeverkehr, dessen Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht in Verkehr gebracht wird.

*Artikel 4c***Erprobung und Einsatz neuer emissionsmindernder Technologien**

(1) Die Mitgliedstaaten können — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten — Versuche mit emissionsmindernden Technologien für Schiffe unter ihrer Flagge oder in Seegebieten ihres Hoheitsbereichs genehmigen. Bei diesen Versuchen ist die Verwendung

▼ M2

von Schiffskraftstoffen, die die Anforderungen der Artikel 4a und 4b erfüllen, nicht obligatorisch, sofern

- die Kommission und jeder betroffene Hafenstaat mindestens sechs Monate vor Beginn der Versuche schriftlich unterrichtet wird,
- die Versuchsgenehmigungen nicht länger als 18 Monate gelten,
- auf allen beteiligten Schiffen manipulationssichere Geräte zur ununterbrochenen Überwachung der Schornsteinemissionen angebracht und während des gesamten Versuchszeitraums verwendet werden,
- auf allen beteiligten Schiffen Emissionsminderungen erzielt werden, die den Emissionsminderungen, die durch die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt im Kraftstoff erzielt würden, zumindest gleichwertig sind,
- geeignete Abfallentsorgungssysteme für die Abfälle vorhanden sind, die aufgrund der emissionsmindernden Technologien während des Versuchszeitraums anfallen,
- während des Versuchszeitraums die Auswirkungen auf die Meeresumwelt, insbesondere die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen, untersucht werden und
- innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung der Versuche die vollständigen Ergebnisse an die Kommission übermittelt und öffentlich zugänglich gemacht werden.

(2) Emissionsmindernde Technologien für Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, werden nach dem Verfahren des Artikels 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) ⁽¹⁾ genehmigt, wobei folgende Kriterien zu berücksichtigen sind:

- von der IMO zu entwickelnde Leitlinien;
- Ergebnisse der nach Absatz 1 durchgeführten Versuche;
- Auswirkungen auf die Umwelt einschließlich erreichbarer Emissionsminderungen und Auswirkungen auf die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen;
- Durchführbarkeit der Überwachung und Überprüfung.

▼ M3

(3) Die Kommission legt Kriterien für den Einsatz emissionsmindernder Technologien durch Schiffe aller Flaggen in geschlossenen Häfen und Flussmündungen in der Gemeinschaft fest. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. Die Kommission teilt diese Kriterien der IMO mit.

▼ M2

(4) Als Alternative zu der Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe, die den Anforderungen der Artikel 4a und 4b entsprechen, können die Mitgliedstaaten Schiffen den Einsatz einer genehmigten emissionsmindernden Technologie erlauben, sofern diese Schiffe

- ständig Emissionsminderungen erzielen, die den Emissionsminderungen, die durch die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt im Kraftstoff erzielt würden, zumindest gleichwertig sind,
- mit einem System zur ständigen Emissionsüberwachung ausgerüstet sind, und

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 415/2004 der Kommission (ABl. L 68 vom 6.3.2004, S. 10).

▼ M2

- ausführlich dokumentieren, dass alle Abfallströme, die in geschlossene Häfen und Flussmündungen abgelassen werden, keine Auswirkungen auf die Ökosysteme haben; Grundlage hierfür bilden Kriterien, die die Behörden der Hafenstaaten der IMO mitteilen.

▼ B*Artikel 5***Veränderungen bei der Versorgung mit Kraft- oder Brennstoffen**

Treten in einem Mitgliedstaat aufgrund einer plötzlichen Veränderung bei der Versorgung mit Rohöl, Erdölerzeugnissen oder sonstigen Kohlenwasserstoffen Schwierigkeiten auf, die Grenzwerte für den maximalen Schwefelgehalt gemäß den Artikeln 3 und 4 einzuhalten, so teilt der Mitgliedstaat dies der Kommission mit. Die Kommission kann einen höheren Grenzwert gestatten, der für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten für das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats gilt; sie teilt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb von zwei Monaten mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

*Artikel 6***Probenahmen und Analysen**

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um durch Probenahmen zu kontrollieren, ob der Schwefelgehalt der verwendeten Kraft- und Brennstoffe den Artikeln 3 und 4 entspricht. Die Probenahmen beginnen innerhalb von sechs Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den maximalen Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit vorgenommen werden und für den geprüften Kraft- oder Brennstoff repräsentativ sein.

▼ M2

(1a) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen den Artikeln 4a und 4b entspricht.

Die Probenahmen, Analysen und Überprüfungen werden gegebenenfalls wie folgt vorgenommen:

- Probenahme während der Lieferung von Schiffskraftstoff zur Verfeuerung an Bord von Schiffen gemäß den Leitlinien der IMO und Analyse des Schwefelgehalts;
- Probenahme und Analyse des Schwefelgehalts von zur Verfeuerung an Bord bestimmtem Schiffskraftstoff in Tanks, soweit durchführbar, und in verschlossenen Behältern an Bord von Schiffen;
- Überprüfung von Logbüchern und Tanklieferscheinen.

▼ M4

Die Probenahmen beginnen zu dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den Schwefelhöchstgehalt des Kraftstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit und in ausreichender Menge vorgenommen werden und in solch einer Weise, dass sie für den geprüften Kraftstoff sowie für den von Schiffen in den betreffenden Seegebieten und Häfen verwendeten Kraftstoff repräsentativ sind.

▼ M2

Die Mitgliedstaaten ergreifen ferner gegebenenfalls angemessene Maßnahmen, um den Schwefelgehalt von anderen Schiffskraftstoffen zu überwachen, als denen, für die die Artikel 4a und 4b gelten.

▼B

(2) Für die Bestimmung des Schwefelgehalts sind folgende Referenzmethoden zu verwenden:

▼M2

a) Schweröl und Schiffskraftstoffe: ISO 8754 (1992) und PrEN ISO 14596,

▼B

b) Gasöl: EN 24260 (1987), ISO 8754 (1992) und PrEN ISO 14596.

Als Schiedsverfahren wird PrEN ISO 14596 verwendet. Die statistische Auswertung der Überprüfung des Schwefelgehalts der verwendeten Gasöle erfolgt gemäß der ISO-Norm 4259 (1992).

▼M2*Artikel 7***Berichterstattung und Überprüfung**

(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission auf der Grundlage der Ergebnisse der Probenahmen, Analysen und Überprüfungen gemäß Artikel 6 jährlich bis zum 30. Juni einen Kurzbericht über den Schwefelgehalt der flüssigen Kraft- und Brennstoffe vor, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen und während des vorangegangenen Kalenderjahres in ihrem Hoheitsgebiet verwendet wurden. Der Bericht schließt eine nach Kraft- bzw. Brennstoffart unterteilte Aufstellung der insgesamt vorgenommenen Probenahmen ein und enthält Angaben zu den jeweils verbrauchten Mengen sowie eine Berechnung des durchschnittlichen Schwefelgehalts. Ferner melden die Mitgliedstaaten die Anzahl der an Bord von Schiffen vorgenommenen Überprüfungen und erfassen den mittleren Schwefelgehalt der in ihrem Hoheitsgebiet verwendeten Schiffskraftstoffe, die am 11. August 2005 nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat unter anderem auf der Grundlage

- a) der gemäß Absatz 1 erstellten Jahresberichte,
- b) der beobachteten Entwicklung der Luftqualität, der Versauerung, der Kraftstoffkosten und der Verlagerung auf andere Verkehrsträger,
- c) der bei der Emissionsminderung von Schwefeloxiden von Schiffen durch den IMO-Mechanismus aufgrund entsprechender Gemeinschaftsinitiativen erzielten Fortschritte,
- d) einer neuen, auch den direkten und den indirekten ökologischen Nutzen einbeziehenden Kosten-Wirksamkeits-Analyse der Maßnahmen nach Artikel 4a Absatz 4 und möglicher weiterer Emissions-senkungsmaßnahmen, und
- e) der Umsetzung von Artikel 4c

bis 2008 einen Bericht vor.

Die Kommission kann zusammen mit ihrem Bericht Änderungen dieser Richtlinie vorschlagen, insbesondere

- im Hinblick auf eine zweite Stufe der Schwefelgrenzwerte für die einzelnen Kraft- und Brennstoffarten und,
- im Hinblick auf eine Änderung der Seegebiete, in denen schwefelarme Schiffskraftstoffe zu verwenden sind, unter Berücksichtigung der Arbeiten der IMO.

Besondere Beachtung schenkt die Kommission Vorschlägen für:

- a) die Ausweisung zusätzlicher SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete,
- b) die Absenkung der Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe, die in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten verwendet werden, möglichst auf 0,5 %,

▼ M2

c) alternative oder ergänzende Maßnahmen.

(3) Die Kommission berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 31. Dezember 2005 über die mögliche Nutzung wirtschaftlicher Instrumente, darunter Mechanismen wie gestaffelte Gebühren und Kilometerabgaben, handelbare Emissionsgenehmigungen und Kompensationen.

Die Kommission kann in Betracht ziehen, im Rahmen der Überprüfung im Jahr 2008 Vorschläge für wirtschaftliche Instrumente als alternative oder ergänzende Maßnahmen zu unterbreiten, sofern ein Nutzen für die Umwelt und die Gesundheit eindeutig nachgewiesen werden kann.

▼ M3

(4) Änderungen, die zur technischen Anpassung des Artikels 2 Nummern 1, 2, 3, 3a, 3b und 4 oder des Artikels 6 Absatz 2 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt notwendig sind, werden von der Kommission beschlossen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. Diese Anpassungen dürfen nicht zu einer direkten Änderung des Geltungsbereichs dieser Richtlinie oder der in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für Schwefel im Kraftstoff führen.

▼ B*Artikel 8***Änderungen der Richtlinie 93/12/EWG**

(1) Die Richtlinie 93/12/EWG wird wie folgt geändert:

- a) In Artikel 1 werden Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 gestrichen.
- b) In Artikel 2 werden Absatz 2 Unterabsatz 1 und Absatz 3 gestrichen.
- c) Artikel 3 und Artikel 4 werden gestrichen.

(2) Absatz 1 gilt ab dem 1. Juli 2000.

▼ M3*Artikel 9***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

▼ B*Artikel 10***Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie vor dem 1. Juli 2000 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

▼B

Artikel 11

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Verstöße gegen die nach dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Bestimmungen fest. Die festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 13

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼ M2

ANHANG

GRIECHISCHE SCHIFFE

NAME DES SCHIFFES	JAHR DER AUSLIEFERUNG	IMO-NUMMER
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENIZELOS	1990	8916607