

**DIRETIVA (UE) 2016/802 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 11 de maio de 2016**  
**relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos**  
**(codificação)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 1999/32/CE do Conselho <sup>(3)</sup> foi várias vezes alterada de modo substancial <sup>(4)</sup>. Por motivos de clareza e lógica, deverá proceder-se à codificação dessa diretiva.
- (2) Um dos objetivos da política ambiental da União Europeia, definida nos programas de ação em matéria de ambiente, nomeadamente no sexto programa de ação nesse domínio, aprovado pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</sup>, e no sétimo programa de ação no mesmo domínio, aprovado pela Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(6)</sup>, é a obtenção de níveis de qualidade do ar que não tenham incidências negativas assinaláveis na saúde pública ou no ambiente nem coloquem estes significativamente em risco.
- (3) O artigo 191.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que a política da União no domínio do ambiente terá por objetivo atingir um nível de proteção elevado, tendo em conta a diversidade das situações existentes nas diferentes regiões da União.
- (4) A presente Diretiva estabelece o teor de enxofre máximo permitido para o fuelóleo pesado, o gasóleo, o gasóleo naval e o óleo diesel naval utilizados na União.
- (5) As emissões dos navios resultantes da queima de combustíveis navais com teor de enxofre elevado contribuem para a poluição do ar sob a forma de dióxido de enxofre e de partículas, que prejudicam a saúde humana e o ambiente e contribuem para as chuvas ácidas. Sem as medidas previstas na presente diretiva, em muito pouco tempo as emissões provenientes dos transportes marítimos poderiam ultrapassar as emissões provenientes do conjunto das fontes terrestres.

<sup>(1)</sup> JO C 12 de 15.1.2015, p. 117.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 9 de março de 2016 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 11 de abril de 2016.

<sup>(3)</sup> Diretiva 1999/32/CE do Conselho, de 26 de abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e que altera a Diretiva 93/12/CEE (JO L 121 de 11.5.1999, p. 13).

<sup>(4)</sup> Ver anexo III, parte A.

<sup>(5)</sup> Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de julho de 2002, que define o sexto programa de ação comunitário em matéria de ambiente (JO L 242 de 10.9.2002, p. 1).

<sup>(6)</sup> Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a um programa geral de ação da União para 2020 em matéria de ambiente «Viver bem, dentro dos limites do nosso planeta» (JO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

- (6) A acidificação e o dióxido de enxofre atmosférico causam danos aos ecossistemas sensíveis, reduzem a diversidade biológica e o valor recreativo e têm um impacto negativo na produção agrícola e no crescimento das florestas. Nas aglomerações urbanas, as chuvas ácidas podem causar danos importantes aos edifícios e ao património arquitetónico e a poluição pelo dióxido de enxofre pode igualmente ter um efeito significativo sobre a saúde humana, particularmente na faixa da população que sofre de doenças respiratórias.
- (7) A acidificação é um fenómeno transfronteiriço, que requer soluções a nível da União, para além das soluções a nível nacional ou local.
- (8) As emissões de dióxido de enxofre contribuem para a formação de partículas na atmosfera.
- (9) A poluição atmosférica provocada por navios atracados é motivo de grande preocupação para muitas cidades portuárias no contexto dos seus esforços para cumprir os valores-limite definidos pela União para proteger a qualidade do ar.
- (10) Os Estados-Membros deverão promover a utilização de eletricidade da rede terrestre, na medida em que a alimentação elétrica dos atuais navios se faz normalmente com a ajuda de motores auxiliares.
- (11) A União e os Estados-Membros são partes contratantes na Convenção de 13 de novembro de 1979 sobre a poluição atmosférica transfronteiriça a longa distância da UNECE. O Segundo Protocolo UNECE relativo à poluição transfronteiriça pelo dióxido de enxofre prevê que as partes contratantes deverão reduzir as emissões de dióxido de enxofre respeitando ou ultrapassando a redução de 30 % especificada no primeiro protocolo. O Segundo Protocolo UNECE baseia-se na premissa de que as cargas e níveis críticos continuarão a ser excedidos em algumas áreas sensíveis. Serão ainda necessárias novas medidas com vista à redução das emissões de dióxido de enxofre. Assim sendo, as partes contratantes deverão continuar a reduzir significativamente as emissões de dióxido de enxofre.
- (12) O enxofre, naturalmente presente em pequenas quantidades no petróleo e no carvão, é desde há décadas considerado a fonte dominante das emissões de dióxido de enxofre, que são uma das causas principais das «chuvas ácidas» e uma das mais importantes causas da poluição atmosférica registada em muitas zonas urbanas e industriais.
- (13) Os estudos demonstraram que os benefícios da redução das emissões de enxofre através da redução do teor de enxofre nos combustíveis serão, muitas vezes, consideravelmente mais importantes que os custos para a indústria resultantes da presente diretiva. A tecnologia necessária para a redução do nível de enxofre nos combustíveis líquidos existe e encontra-se bem implantada.
- (14) Nos termos do artigo 193.º do TFUE, a presente diretiva não obsta a que os Estados-Membros mantenham ou introduzam medidas de proteção reforçadas para encorajar uma rápida aplicação no tocante ao teor máximo de enxofre dos combustíveis navais, utilizando, nomeadamente, métodos de redução de emissões fora das Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub>. Tais medidas deverão ser compatíveis com os Tratados e notificadas à Comissão.
- (15) Os Estados-Membros, antes de introduzirem novas medidas de proteção reforçadas, deverão comunicar o projeto dessas medidas à Comissão, nos termos da Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.
- (16) O TFUE exige que sejam tidas em consideração as características especiais das regiões ultraperiféricas da União, nomeadamente os departamentos franceses ultramarinos, os Açores, a Madeira e as ilhas Canárias.
- (17) Relativamente ao limite a estabelecer para o teor de enxofre do fuelóleo pesado, deverão prever-se derrogações para os Estados-Membros e regiões em que as condições ambientais o permitam.
- (18) Relativamente ao limite a estabelecer para o teor de enxofre do fuelóleo pesado, deverão igualmente prever-se derrogações para a sua utilização em instalações de combustão que observem os valores-limite de emissão estabelecidos na Diretiva 2001/80/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, ou no anexo V da Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

<sup>(2)</sup> Diretiva 2001/80/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2001, relativa à limitação das emissões para a atmosfera de certos poluentes provenientes de grandes instalações de combustão (JO L 309 de 27.11.2001, p. 1).

<sup>(3)</sup> Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição) (JO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

- (19) Relativamente às refinarias de combustão excluídas do âmbito de aplicação do artigo 3.º, n.º 2, alínea d), ou do artigo 3.º, n.º 3, alínea c), da presente diretiva, a média totalizada pelas suas emissões de dióxido de enxofre não deverá exceder os limites fixados na Diretiva 2001/80/CE, ou o anexo V da Diretiva 2010/75/UE, ou em qualquer futura revisão dessas diretivas. Na aplicação da presente diretiva, os Estados-Membros deverão ter em mente que a substituição por combustíveis que não os mencionados no artigo 2.º não deverá produzir um aumento das emissões de poluentes acidificantes.
- (20) Em 2008, a Organização Marítima Internacional (OMI) adotou uma resolução que altera o anexo VI do Protocolo de 1997 que altera a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios, de 1973, conforme alterada pelo respetivo Protocolo de 1978 (a seguir designada por «Convenção Marpol»), que estabeleceu regras para evitar a poluição atmosférica causada por navios. O anexo VI revisto da Convenção Marpol entrou em vigor em 1 de julho de 2010.
- (21) O anexo VI revisto da Convenção Marpol introduz, nomeadamente, limites máximos mais estritos para o teor de enxofre dos combustíveis navais nas Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub> (1,00 % a partir de 1 de julho de 2010 e 0,10 % a partir de 1 de janeiro de 2015), bem como noutras zonas marítimas fora das Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub> (3,50 % a partir de 1 de janeiro de 2012 e, em princípio, 0,50 % a partir de 1 de janeiro de 2020). A maioria dos Estados-Membros está obrigada, de acordo com os seus compromissos internacionais, a exigir que os navios utilizem combustíveis com um teor máximo de enxofre de 1,00 % nas Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub>, desde 1 de julho de 2010. Por razões de coerência com a regulamentação internacional e para que as novas normas de teor de enxofre estabelecidas a nível mundial sejam corretamente fiscalizadas na União, a presente diretiva deverá estar em conformidade com o anexo VI revisto da Convenção Marpol. A fim de assegurar uma qualidade mínima dos combustíveis utilizados pelos navios, tendo em vista a observância da regulamentação em matéria de combustíveis ou de tecnologia, não deverá ser permitida a utilização na União de combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda a norma geral de 3,50 %, em massa, com exceção de combustíveis destinados ao abastecimento de navios que utilizem métodos de redução de emissões que operem em ciclo fechado.
- (22) É possível introduzir alterações no anexo VI da Convenção Marpol, relativo às Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub>, no âmbito do procedimento da OMI. Caso outras alterações, incluindo derrogações, sejam introduzidas no respeitante à aplicação de limites nas Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub> no anexo VI da Convenção Marpol, a Comissão deverá considerar essas alterações e, sendo o caso, apresentar sem demora a necessária proposta, ao abrigo do TFUE, a fim de alinhar totalmente a presente diretiva pelas regras da OMI relativas às Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub>.
- (23) A introdução de eventuais novas zonas de controlo das emissões deverá estar sujeita ao procedimento da OMI previsto no anexo VI da Convenção Marpol e deverá ser sustentada por argumentos bem fundamentados alicerçados em razões de natureza ambiental e económica, bem como em dados científicos.
- (24) Nos termos da regra 18 do anexo VI revisto da Convenção Marpol, os Estados-Membros deverão procurar assegurar a disponibilidade de combustíveis navais conformes com a presente diretiva.
- (25) Atendendo à dimensão global da política ambiental e das emissões provenientes dos transportes marítimos, deverão ser estabelecidas normas ambiciosas em matéria de emissões a nível global.
- (26) A União continuará a defender, na OMI, uma proteção mais eficaz das zonas sensíveis às emissões de dióxido de enxofre, bem como a redução do limite geralmente fixado para o combustível de bancas.
- (27) Os navios de passageiros operam sobretudo nos portos ou próximo da costa e o seu impacto na saúde humana e no ambiente é significativo. A fim de melhorar a qualidade do ar junto aos portos e zonas costeiras, esses navios estão obrigados a utilizar combustíveis navais com um teor máximo de enxofre de 1,50 %, até serem aplicadas normas mais estritas de teor de enxofre a todos os navios que operem nos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição dos Estados-Membros.
- (28) A fim de facilitar a transição para as novas tecnologias de motores, o que permitiria reduzir significativamente as emissões do setor marítimo, a Comissão deverá continuar a explorar oportunidades que possibilitem e encorajem a instalação de motores a gás nos navios.
- (29) A fim de alcançar os objetivos da presente diretiva, é necessário fiscalizar corretamente o cumprimento das obrigações relativas ao teor de enxofre dos combustíveis navais. A experiência adquirida na aplicação da Diretiva 1999/32/CE revelou que a correta aplicação da presente diretiva exige um regime reforçado de monitorização e de fiscalização. Para o efeito, é necessário que os Estados-Membros assegurem que a colheita de amostras dos combustíveis navais colocados no mercado ou utilizados a bordo de navios seja suficientemente frequente e rigorosa e assegurem a verificação regular do diário de bordo e das guias de entrega de combustível dos navios. É igualmente necessário que os Estados-Membros estabeleçam um sistema de sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas para o não cumprimento do disposto na presente diretiva. Para maior transparência da informação, é também conveniente estabelecer que o registo dos fornecedores locais de combustíveis navais seja público.

- (30) A observância dos limites baixos do teor de enxofre em relação aos combustíveis navais, em especial nas Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub>, pode fazer aumentar bastante o preço desses combustíveis, pelo menos a curto prazo, e prejudicar a competitividade do transporte marítimo de curta distância face a outros modos de transporte, bem como a competitividade das empresas afetadas nos países contíguos às Zonas de Controlo das Emissões de SO<sub>x</sub>. Importa prever soluções adequadas que reduzam os custos da observância da regulamentação a suportar pelas empresas afetadas, nomeadamente admitindo o recurso, para esse fim, a métodos alternativos mais rentáveis do que o respeito da regulamentação em matéria de combustíveis, e prestando apoio, se necessário. Com base, nomeadamente, nos relatórios dos Estados-Membros, a Comissão deverá acompanhar de perto o impacto da observância das novas normas de qualidade dos combustíveis no setor dos transportes marítimos, nomeadamente no que respeita a eventuais transferências modais do transporte marítimo para o transporte terrestre, e, se for caso disso, deverá propor medidas adequadas para contrariar essa tendência.
- (31) É importante limitar a transferência modal do transporte marítimo para o transporte terrestre, uma vez que o aumento do número de mercadorias transportadas por estrada seria, em muitos casos, contrário aos objetivos da União em matéria de alterações climáticas e agravaria os problemas de congestionamento.
- (32) O custo das novas exigências com vista à redução das emissões de dióxido de enxofre poderia dar lugar a transferências modais do transporte marítimo para o transporte terrestre e ter efeitos negativos na competitividade das empresas. A Comissão deverá fazer pleno uso dos instrumentos existentes, como o programa Marco Polo e a Rede Transeuropeia de Transportes, para prestar assistência específica a fim de minimizar o risco de transferência modal. Os Estados-Membros podem considerar necessário prestar apoio aos operadores afetados pela presente diretiva de acordo com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais.
- (33) De acordo com as orientações existentes sobre os auxílios estatais para a proteção do ambiente, e sem prejuízo de futuras alterações às mesmas, os Estados-Membros podem conceder auxílios estatais em benefício dos operadores afetados pela presente diretiva, incluindo ajudas às operações de transformação dos navios existentes, se essas medidas de auxílio forem consideradas compatíveis com o mercado interno, nos termos dos artigos 107.º e 108.º do TFUE, nomeadamente à luz das orientações aplicáveis aos auxílios estatais para a proteção do ambiente. Neste contexto, a Comissão pode ter em conta que a utilização de alguns métodos de redução de emissões ultrapassa os requisitos da presente diretiva ao reduzirem não só as emissões de dióxido de enxofre mas também outras emissões.
- (34) Deverá facilitar-se o acesso a métodos de redução de emissões. Esses métodos podem reduzir as emissões em grau equivalente ao conseguido através da utilização de combustíveis com baixo teor de enxofre, ou mesmo reduzi-las ainda mais, desde que não tenham incidências negativas apreciáveis no ambiente, nomeadamente nos ecossistemas marinhos, e na condição de o desenvolvimento desses métodos estar sujeito a mecanismos adequados de aprovação e de controlo. A União deverá reconhecer os métodos alternativos já conhecidos, como a utilização de sistemas de tratamento de efluentes gasosos nos navios, a mistura de fuelóleo e de gás natural liquefeito ou a utilização de biocombustíveis. É importante fomentar o ensaio e o desenvolvimento de novos métodos de redução de emissões a fim, nomeadamente, de limitar as transferências modais do transporte marítimo para o transporte terrestre.
- (35) Os métodos de redução de emissões são suscetíveis de conduzir a uma significativa redução das emissões. Por conseguinte, a Comissão deverá promover o ensaio e o desenvolvimento dessas tecnologias, considerando nomeadamente, para o efeito, a criação de programas conjuntos com a indústria em regime de cofinanciamento, com base nos princípios de programas similares, como o Programa «Céu Limpo».
- (36) A Comissão, em cooperação com os Estados-Membros e as partes interessadas, deverá desenvolver as medidas identificadas no documento de trabalho da Comissão, de 16 de setembro de 2011, intitulado «Redução das emissões poluentes do transporte marítimo e a caixa de ferramentas para o transporte aquático sustentável».
- (37) Caso se verifiquem perturbações no abastecimento de petróleo bruto, produtos petrolíferos ou outros hidrocarbonetos, a Comissão pode autorizar que no território de um Estado-Membro seja aplicável um limite superior.
- (38) Os Estados-Membros deverão criar mecanismos adequados para verificar o cumprimento das disposições da presente diretiva e deverão ser apresentados à Comissão relatórios sobre o teor de enxofre dos combustíveis líquidos.
- (39) A presente diretiva deverá prever indicações pormenorizadas sobre o teor e o modelo dos relatórios para assegurar que os mesmos sejam harmonizados.

- (40) O poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos valores equivalentes de emissão para os métodos de redução de emissões, e dos critérios de utilização dos referidos métodos de redução de emissões estabelecidos nos anexos I e II da presente diretiva, a fim de os adaptar ao progresso científico e técnico, de modo a assegurar plena coerência com os instrumentos relevantes da OMI, e no que diz respeito à alteração do artigo 2.º, alíneas a) a e) e p), do artigo 13.º, n. 2, alínea b), subalínea i), e do artigo 13.º, n.º 3, da presente diretiva, a fim de adaptar essas disposições ao progresso científico e técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. Na preparação e elaboração dos atos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (41) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.
- (42) É conveniente que o Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, preste assistência à Comissão na aprovação dos métodos de redução de emissões não abrangidos pela Diretiva 96/98/CE do Conselho <sup>(3)</sup>.
- (43) É importante dispor de um sistema de sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas para aplicar a presente diretiva. Os Estados-Membros deverão prever nessas sanções coimas calculadas de forma a assegurar que as coimas, no mínimo, privem os responsáveis dos benefícios económicos resultantes das suas infrações e que aumentem progressivamente em caso de reincidência. Os Estados-Membros deverão notificar a Comissão das disposições relativas às sanções.
- (44) A presente diretiva deverá aplicar-se sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito interno das diretivas, indicados no anexo III, parte B,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

#### Artigo 1.º

#### Objetivo e âmbito

1. A presente diretiva tem por objetivo reduzir as emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão de certos tipos de combustíveis líquidos e minorar, assim, os efeitos nocivos destas emissões no homem e no ambiente.
2. A redução das emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão de certos combustíveis líquidos derivados do petróleo deve ser obtida por meio da imposição de limites ao teor de enxofre desses combustíveis como condição para poderem ser utilizados no território, mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição dos Estados-Membros.

Os limites ao teor de enxofre de certos combustíveis líquidos derivados do petróleo estabelecidos na presente diretiva não se aplicam todavia:

- a) aos combustíveis destinados a fins de investigação e ensaio;
- b) aos combustíveis destinados a processamento antes da combustão final;
- c) aos combustíveis destinados a processamento pela indústria refinadora;
- d) aos combustíveis utilizados e colocados no mercado nas regiões ultraperiféricas da União, na condição de os Estados-Membros assegurarem que nessas regiões:
  - i) sejam cumpridas as normas de qualidade do ar,
  - ii) não seja utilizado fuelóleo pesado com teor de enxofre igual ou superior a 3 % em massa;

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios (JO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

<sup>(3)</sup> Diretiva 96/98/CE do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos (JO L 46 de 17.2.1997, p. 25).

- e) aos combustíveis utilizados por navios de guerra e outros navios em serviço militar. No entanto, os Estados-Membros procuram assegurar, mediante a adoção de medidas apropriadas, que não prejudiquem as operações ou as capacidades operacionais desses navios, que tais navios atuem, na medida do razoável e do praticável, de uma forma coerente com o disposto na presente diretiva;
- f) aos combustíveis cuja utilização num navio seja necessária para o fim específico de garantir a segurança de um navio ou para salvar vidas no mar;
- g) aos combustíveis cuja utilização num navio seja necessária em virtude de danos causados a este ou ao seu equipamento, desde que após a ocorrência dos mesmos tenham sido tomadas todas as medidas razoáveis para prevenir ou minimizar emissões em excesso e para remediar sem demora esses danos. A presente disposição não se aplica se o armador ou o comandante tiverem agido com intenção de causar danos ou de forma irresponsável;
- h) sem prejuízo do artigo 5.º, aos combustíveis utilizados a bordo de navios que utilizem métodos de redução de emissões nos termos dos artigos 8.º e 10.º.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- a) «fuelóleo pesado»:
  - i) um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 51 a 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 ou 2710 20 39, ou
  - ii) um combustível líquido derivado do petróleo, com exceção do gasóleo, tal como definido na alínea b), e com exceção dos combustíveis navais, tais como definidos nas alíneas c), d) e e), que, dado o seu intervalo de destilação, fique abrangido na categoria de óleo pesado destinado a ser utilizado como combustível e do qual menos de 65 % em volume (incluindo perdas) destile a 250 °C pelo método ASTM D86. Se as condições de destilação não puderem ser determinadas pelo método ASTM D86, o produto petrolífero é igualmente classificado como fuelóleo pesado;
- b) «gasóleo»:
  - i) um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 ou 2710 20 19, ou
  - ii) um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, do qual menos de 65 % em volume (incluindo perdas) destile a 250 °C e pelo menos 85 % em volume (incluindo perdas) destile a 350 °C pelo método ASTM D86.

Os combustíveis para motores diesel na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> ficam excluídos da presente definição. Ficam igualmente excluídos da presente definição os combustíveis usados em máquinas móveis não rodoviárias e em tratores agrícolas;

- c) «combustível naval»: qualquer combustível líquido derivado do petróleo destinado a utilização ou utilizado a bordo de um navio, incluindo os combustíveis definidos na norma ISO 8217. Inclui qualquer combustível líquido derivado do petróleo utilizado a bordo de embarcações de navegação interior ou de recreio, definidas, respetivamente, no artigo 2.º da Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, e no artigo 1.º, n.º 3, da Diretiva 94/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>, quando no mar;
- d) «óleo diesel naval»: qualquer combustível naval correspondente à definição da categoria DMB no quadro I da norma ISO 8217, com exceção da referência ao teor de enxofre;
- e) «gasóleo naval»: qualquer combustível naval correspondente à definição das categorias DMX, DMA e DMZ no quadro I da norma ISO 8217, com exceção da referência ao teor de enxofre;

<sup>(1)</sup> Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel e que altera a Diretiva 93/12/CEE do Conselho (JO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

<sup>(2)</sup> Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias (JO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

<sup>(3)</sup> Diretiva 94/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de junho de 1994, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes às embarcações de recreio (JO L 164 de 30.6.1994, p. 15).

- f) «Convenção Marpol»: a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios, de 1973, conforme alterada pelo protocolo de 1978;
- g) «anexo VI da Convenção Marpol»: o anexo, intitulado «Regras para a prevenção da poluição atmosférica pelos navios», que o Protocolo de 1997 aditou à Convenção Marpol;
- h) «zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>»: as zonas marítimas designadas como tais pela Organização Marítima Internacional (OMI) nos termos do anexo VI da Convenção Marpol;
- i) «navio de passageiros»: um navio que transporte mais de 12 passageiros, entendendo-se por passageiro qualquer pessoa exceto:
  - i) o comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços que a este digam respeito, e
  - ii) crianças com menos de um ano de idade;
- j) «serviço regular»: uma série de travessias efetuadas por um navio de passageiros por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto efetuadas sem escalas intermédias:
  - i) segundo um horário publicado, ou
  - ii) com uma regularidade ou frequência claramente equiparáveis a um horário;
- k) «navio de guerra»: qualquer navio pertencente às forças armadas de um Estado, que ostente os sinais exteriores próprios de navios de guerra da sua nacionalidade, sob o comando de um oficial devidamente designado pelo Estado cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar;
- l) «navio atracado»: um navio amarrado com segurança ou atracado num porto da União em operações de carga ou descarga e em estada (hotelling), inclusivamente quando não está a efetuar operações de carga;
- m) «colocação no mercado»: o fornecimento ou disponibilização a terceiros, a título oneroso ou gratuito, em qualquer ponto da jurisdição dos Estados-Membros, de combustíveis navais para efeitos de combustão a bordo. Exclui o fornecimento ou disponibilização de combustíveis navais para efeitos de exportação em tanques de carga de navios;
- n) «regiões ultraperiféricas»: os departamentos franceses ultramarinos, os Açores, a Madeira e as ilhas Canárias, enumerados no artigo 349.º do TFUE;
- o) «método de redução de emissões»: qualquer acessório, equipamento, dispositivo ou aparelho destinado a ser instalado num navio, ou outros processos, combustíveis alternativos ou métodos de observância da regulamentação, utilizados como alternativa ao combustível naval com baixo teor de enxofre que cumpra os requisitos da presente diretiva, que sejam verificáveis, quantificáveis e fiscalizáveis;
- p) «método ASTM»: os métodos definidos pela American Society for Testing and Materials na edição de 1976 das definições e especificações normalizadas dos produtos petrolíferos e lubrificantes;
- q) «instalação de combustão»: instalação ou aparelho em que os combustíveis sejam oxidados a fim de utilizar o calor gerado no processo.

### Artigo 3.º

#### **Teor de enxofre máximo no fuelóleo pesado**

1. Os Estados-Membros asseguram que não sejam utilizados nos respetivos territórios fuelóleos pesados cujo teor de enxofre exceda 1,00 % em massa.
2. Até 31 de dezembro de 2015, sem prejuízo da adequada monitorização das emissões pelas autoridades competentes, o n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:
  - a) em instalações de combustão abrangidas pela Diretiva 2001/80/CE, sujeitas ao artigo 4.º, n.ºs 1 ou 2, ou artigo 4.º, n.º 3, alínea a), da referida diretiva e que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para tais instalações nessa diretiva;
  - b) em instalações de combustão abrangidas pela Diretiva 2001/80/CE, sujeitas ao artigo 4.º, n.º 3, alínea b), e ao artigo 4.º, n.º 6, da referida diretiva, cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);

- c) em instalações de combustão não abrangidas pelas alíneas a) ou b) cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);
- d) para combustão em refinarias, na condição de a média mensal global das emissões de dióxido de enxofre de todas as instalações de combustão da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizado e excluídas as instalações abrangidas pelas alíneas a) e b), as turbinas a gás e os motores a gás, não exceder  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca).
3. A partir de 1 de janeiro de 2016, sem prejuízo da adequada monitorização das emissões pelas autoridades competentes, o n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:
- a) em instalações de combustão abrangidas pelo capítulo III da Diretiva 2010/75/UE e que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para tais instalações no anexo V da mesma ou, se esses limites de emissão não forem aplicáveis de acordo com a referida diretiva, cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);
- b) em instalações de combustão não abrangidas pela alínea a) cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);
- c) para combustão em refinarias, na condição de a média mensal global das emissões de dióxido de enxofre de todas as instalações de combustão da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizado e excluídas as instalações abrangidas pela alínea a), as turbinas a gás e os motores a gás, não exceder  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca).

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que nenhuma instalação de combustão que utilize fuelóleo pesado com concentração de enxofre superior à referida no n.º 1 possa ser explorada sem uma licença emitida por uma autoridade competente e que especifique os limites de emissão.

#### Artigo 4.º

##### **Teor máximo de enxofre do gasóleo**

Os Estados-Membros asseguram que não são utilizados nos respetivos territórios gasóleos cujo teor de enxofre exceda 0,10 % em massa.

#### Artigo 5.º

##### **Teor máximo de enxofre do combustível naval**

Os Estados-Membros asseguram que não são utilizados nos respetivos territórios combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 3,50 %, em massa, com exceção dos combustíveis fornecidos a navios que utilizem os métodos de redução de emissões sujeitos ao artigo 8.º em sistemas fechados.

#### Artigo 6.º

**Teor de enxofre máximo dos combustíveis navais utilizados em mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição dos Estados-Membros, incluindo zonas de controlo das emissões de  $\text{SO}_x$ , e pelos navios de passageiros que efetuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia.**

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, nas áreas dos respetivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, não são utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa:

- a) 3,50 %, a partir de 18 de junho de 2014;
- b) 0,50 %, a partir de 1 de janeiro de 2020.

O presente número aplica-se aos navios que arvoreem todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da União, sem prejuízo dos n.ºs 2 e 5 do presente artigo e do artigo 7.º.



2. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, nas áreas dos respetivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição incluídas em zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, não são utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa:

- a) 1,00 %, até 31 de dezembro de 2014;
- b) 0,10 %, a partir de 1 de janeiro de 2015.

O presente número é aplicável aos navios que arvoem todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da União.

A Comissão deve ter em devida conta quaisquer alterações futuras às exigências previstas no anexo VI da Convenção Marpol aplicáveis nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, e, se apropriado, e sem demora injustificada, apresentar propostas relevantes tendo em vista a alteração da presente diretiva nesse sentido.

3. O n.º 2 aplica-se, para qualquer zona marítima nova, incluindo portos, que a OMI venha a designar como zona de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> nos termos da regra 14, n.º 3, alínea b), do anexo VI da Convenção Marpol, 12 meses após a data de entrada em vigor da designação.

4. Os Estados-Membros são responsáveis pela aplicação do n.º 2 pelo menos no que se refere a:

- navios que arvoem o seu pavilhão, e
- no caso dos Estados-Membros ribeirinhos de zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, navios de todos os pavilhões que se encontrem nos seus portos.

Os Estados-Membros podem também tomar medidas de aplicação adicionais a respeito de outros navios nos termos do direito marítimo internacional.

5. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, nas áreas dos respetivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição situadas fora de zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, os navios de passageiros que efetuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União não utilizam combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,50 % em massa até 1 de janeiro de 2020.

Os Estados-Membros são responsáveis pela aplicação deste requisito, pelo menos relativamente aos navios que arvoem o seu pavilhão e aos navios de todos os pavilhões que se encontrem nos seus portos.

6. Os Estados-Membros exigem o correto preenchimento do diário de bordo, que deve incluir as operações de substituição de combustível.

7. Os Estados-Membros devem procurar assegurar a disponibilidade de combustíveis navais que cumpram a presente diretiva e informar a Comissão sobre a disponibilidade desses combustíveis navais nos seus portos e terminais.

8. Se um Estado-Membro detetar que um navio não cumpre as normas aplicáveis aos combustíveis navais que respeitem o disposto na presente diretiva, a autoridade competente do Estado-Membro tem o direito de exigir ao navio que:

- a) apresente um registo das ações empreendidas com vista a tentar assegurar o cumprimento da presente diretiva; e
- b) forneça provas de que tentou adquirir combustível naval que respeite o disposto na presente diretiva de acordo com o seu plano de viagem e, caso o combustível não tenha sido disponibilizado onde estava planeado, de que tentou localizar fontes alternativas desse combustível naval e de que, apesar de fazer todos os esforços para obter combustível naval que respeite o disposto na presente diretiva, esse combustível naval não estava disponível para compra.

O navio não pode ser obrigado a desviar-se da rota planeada ou a atrasar indevidamente a viagem para assegurar o cumprimento dessas normas.

Se um navio prestar as informações previstas no primeiro parágrafo, o Estado-Membro em causa deve ter em conta todas as circunstâncias relevantes e as provas apresentadas, a fim de determinar as medidas adequadas a tomar, incluindo a não adoção de medidas de controlo.

O navio notifica o seu Estado do pavilhão e a autoridade competente do porto de destino relevante caso não consiga adquirir combustível naval que respeite o disposto na presente diretiva.

O Estado de porto notifica a Comissão quando um navio apresentar provas da não disponibilidade de combustível naval que respeite o disposto na presente diretiva.

9. Nos termos da regra 18 do anexo VI da Convenção Marpol, os Estados-Membros:

- a) mantêm um registo público dos fornecedores locais de combustíveis navais;
- b) asseguram que o teor de enxofre de todos os combustíveis navais vendidos no seu território é indicado pelo fornecedor na guia de entrega do combustível, sendo esta acompanhada de uma amostra selada, assinada pelo representante do navio recetor;
- c) tomam medidas contra os fornecedores de combustíveis navais que forneçam, comprovadamente, combustível não conforme ao indicado na guia de entrega;
- d) asseguram a adoção de medidas de regularização para tornar conforme qualquer combustível naval que seja encontrado não conforme aos requisitos.

10. Os Estados-Membros asseguram que não seja colocado no mercado, nos respetivos territórios, óleo diesel naval cujo teor de enxofre seja superior a 1,50 % em massa.

#### *Artigo 7.º*

##### **Teor máximo de enxofre dos combustíveis navais utilizados pelos navios atracados em portos da União**

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os navios atracados em portos da União não utilizam combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 % em massa, dando à tripulação tempo suficiente para terminar as eventuais operações de substituição do combustível, o mais depressa possível depois da atracagem e o mais tarde possível antes da partida.

Os Estados-Membros exigem que o tempo passado em operações de substituição de combustível fique registado no diário de bordo dos navios.

2. O n.º 1 não se aplica:

- a) caso, de acordo com horários publicados, se preveja que os navios estejam atracados por menos de duas horas;
- b) aos navios que desliguem todas as máquinas e sejam alimentados a partir das redes de eletricidade terrestres quando se encontram atracados em portos.

3. Os Estados-Membros asseguram que não seja colocado no mercado, nos respetivos territórios, gasóleo naval cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 % em massa.

#### *Artigo 8.º*

##### **Métodos de redução de emissões**

1. Os Estados-Membros autorizam a utilização de métodos de redução de emissões nos navios que arvoreem todos os pavilhões, nos seus portos, mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, como alternativa à utilização de combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 6.º e 7.º, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 4 do presente artigo.

2. Os navios nos quais sejam utilizados os métodos de redução de emissões referidos no n.º 1 devem reduzir em permanência as suas emissões de dióxido de enxofre em grau pelo menos equivalente ao que conseguiriam obter se utilizassem combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 6.º e 7.º. Os valores de emissão equivalentes são determinados de acordo com o anexo I.

3. Os Estados-Membros devem incentivar, enquanto estratégia alternativa à redução de emissões, a utilização pelos navios atracados de sistemas de alimentação elétrica localizados em terra.

4. Os métodos de redução de emissões referidos no n.º 1 devem cumprir os critérios especificados nos instrumentos referidos no anexo II.

5. Caso tal se justifique à luz do progresso científico e técnico relativamente aos métodos alternativos de redução de emissões, e a fim de assegurar plena coerência com os instrumentos relevantes da OMI, a Comissão fica habilitada a:

- a) adotar atos delegados, nos termos do artigo 16.º, no que respeita à alteração dos anexos I e II;
- b) adotar atos de execução que estabeleçam as normas de execução relativas à monitorização das emissões, se apropriado. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### Artigo 9.º

### **Aprovação de métodos de redução de emissões destinados a ser utilizados a bordo de navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro**

1. Os métodos de redução de emissões abrangidos pela Diretiva 96/98/CE são aprovados nos termos dessa diretiva.
2. Os métodos de redução de emissões não abrangidos pelo n.º 1 do presente artigo são aprovados nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2099/2002, tendo em conta:
  - a) as orientações elaboradas pela OMI;
  - b) os resultados dos ensaios efetuados ao abrigo do artigo 10.º;
  - c) os efeitos no ambiente, incluindo as reduções de emissões alcançáveis, e o impacto nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários; e
  - d) a viabilidade da sua monitorização e verificação.

#### Artigo 10.º

### **Ensaios de novos métodos de redução de emissões**

Os Estados-Membros podem, eventualmente em colaboração com outros Estados-Membros, aprovar ensaios de métodos de redução de emissões em navios que arvoem o respetivo pavilhão ou em zonas marítimas sob sua jurisdição. Durante estes ensaios, não é obrigatória a utilização de combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 6.º e 7.º, desde que se encontrem preenchidas cumulativamente as seguintes condições:

- a) a Comissão e os Estado de porto em causa são informados, por escrito, pelo menos seis meses antes do início dos ensaios;
- b) a duração das autorizações para os ensaios não excede 18 meses;
- c) os navios participantes instalam equipamento à prova de manipulação não autorizada para a monitorização, em contínuo, dos gases emitidos pelas chaminés e utilizam-no durante todo o período de ensaios;
- d) os navios participantes alcançam reduções de emissões pelo menos equivalentes às que seriam obtidas através da aplicação dos limites do teor de enxofre dos combustíveis especificados na presente diretiva;
- e) funcionam durante todo o período de ensaios sistemas adequados de gestão dos resíduos gerados pelos métodos de redução de emissões;
- f) o impacto no meio marinho é avaliado, designadamente nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários, durante todo o período de ensaios; e
- g) os resultados completos são facultados à Comissão e tornados públicos no prazo de seis meses a contar do termo dos ensaios.

*Artigo 11.º***Medidas financeiras**

Os Estados-Membros podem adotar medidas financeiras em benefício dos operadores afetados pela presente diretiva se essas medidas financeiras forem conformes com as normas aplicáveis aos auxílios estatais e se destinarem a ser utilizadas nesta área.

*Artigo 12.º***Alterações no abastecimento de combustíveis**

Se, em resultado de alterações imprevistas no abastecimento de petróleo bruto, de produtos petrolíferos ou de outros hidrocarbonetos, um Estado-Membro tiver dificuldade em aplicar os limites do teor máximo de enxofre a que se referem os artigos 3.º e 4.º, deve informar do facto a Comissão. A Comissão pode autorizar que, no território desse Estado-Membro, seja aplicável um limite superior por um período não superior a seis meses. A Comissão notifica o Conselho e os Estados-Membros da sua decisão. Qualquer Estado-Membro pode submeter essa decisão à apreciação do Conselho no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode adotar uma decisão diferente no prazo de dois meses.

*Artigo 13.º***Amostragem e análise**

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para verificar, por amostragem, se o teor de enxofre dos combustíveis utilizados satisfaz o disposto nos artigos 3.º a 7.º. A colheita de amostras inicia-se na data de entrada em vigor do limite máximo correspondente estabelecido para o teor de enxofre do combustível. Essa colheita deve ser realizada periodicamente com a frequência e as quantidades necessárias para que as amostras colhidas sejam representativas do combustível examinado e, no caso do combustível naval, do combustível que os navios estejam a utilizar nas zonas marítimas e portos em causa. As amostras devem ser analisadas sem demora injustificada.
2. Devem ser utilizados os seguintes processos de colheita de amostras, análise e vistoria de combustível naval:
  - a) vistoria dos diários de bordo e das guias de entrega de combustível dos navios; e
  - b) se apropriado, os seguintes processos de colheita de amostras e análise:
    - i) colheita de amostras do combustível naval para queima a bordo, aquando do fornecimento do combustível aos navios, de acordo com as orientações para a colheita de amostras de fuelóleo a fim de determinar o cumprimento do anexo VI revisto da Convenção Marpol, aprovada em 17 de julho de 2009 nos termos da Resolução 182(59) do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, e análise do teor de enxofre das amostras colhidas, ou
    - ii) colheita de amostras e análise do teor de enxofre do combustível naval para queima a bordo, contido nos reservatórios, caso seja técnica e economicamente exequível, e nas amostras de combustível seladas a bordo dos navios.
3. O método de referência adotado para determinação do teor de enxofre é o método ISO 8754 (2003) ou EN ISO 14596: 2007.

A fim de determinar se o combustível naval entregue aos navios, e neles utilizado, cumpre os limites de teor de enxofre exigidos pelos artigos 4.º a 7.º, deve utilizar-se o método de verificação de combustíveis previsto no apêndice VI do anexo VI da Convenção Marpol.

4. A comissão fica habilitada a adotar atos de execução no que respeita:
  - a) à frequência da colheita de amostras;
  - b) aos métodos de colheita de amostras;
  - c) à definição de amostra representativa do combustível examinado.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### Artigo 14.º

##### **Relatórios e revisão**

1. Os Estados-Membros apresentam à Comissão, até 30 de junho de cada ano, com base nos resultados das colheitas de amostras, análises e vistorias efetuadas nos termos do artigo 13.º, um relatório referente ao ano anterior, relativo à observância das normas de teor de enxofre estabelecidas na presente diretiva.

Com base nos relatórios recebidos de acordo com o primeiro parágrafo do presente número e nas notificações relativas à não disponibilidade de combustível naval conforme com a presente diretiva, apresentados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 6.º, n.º 8, a Comissão, no prazo de 12 meses a contar da data referida no primeiro parágrafo do presente número, elabora e publica um relatório sobre a aplicação da presente diretiva. A Comissão avalia a necessidade de um novo reforço das disposições relevantes da presente diretiva e apresenta propostas legislativas apropriadas para o efeito.

2. Até 31 de dezembro de 2013, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, que deve ser acompanhado, se for caso disso, de propostas legislativas. No seu relatório, a Comissão considera o potencial de redução da poluição atmosférica, tendo nomeadamente em conta: os relatórios anuais apresentados nos termos dos n.ºs 1 e 3, a qualidade do ar observada e a acidificação, os custos de combustível, o potencial impacto económico e a transferência modal observada, bem como o progresso na redução das emissões provenientes dos navios.

3. A Comissão pode adotar atos de execução no que respeita às informações a inserir no relatório e ao modelo do relatório referido no n.º 1. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### Artigo 15.º

##### **Adaptação ao progresso científico e técnico**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 16.º no que diz respeito à adaptação do artigo 2.º, alíneas a) a e) e p), do artigo 13.º, n.º 2, alínea b), subalínea i), e do artigo 13.º, n.º 3, ao progresso científico e técnico. Essas adaptações não podem ter como resultado modificações diretas do âmbito de aplicação da presente diretiva ou dos limites do teor de enxofre dos combustíveis especificados na presente diretiva.

#### Artigo 16.º

##### **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 8.º n.º 5, e no artigo 15.º, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 17 de dezembro de 2012. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 8.º, n.º 5, e no artigo 15.º, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 8.º, n.º 5, e do artigo 15.º só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de três meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por três meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### *Artigo 17.º*

#### **Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Artigo 18.º*

#### **Sanções**

Os Estados-Membros determinam as sanções aplicáveis às violações das disposições nacionais adotadas em execução da presente diretiva.

As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, e podem incluir coimas calculadas de forma a assegurar, pelo menos, que as coimas privem os responsáveis dos benefícios económicos resultantes das infrações às disposições nacionais referidas no primeiro parágrafo e que aumentem progressivamente em caso reincidência.

#### *Artigo 19.º*

#### **Revogação**

A Diretiva 1999/32/CE, com a redação que lhe foi dada pelas diretivas referidas no anexo III, parte A, é revogada, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito interno das diretivas, constantes do anexo III, parte B.

As remissões para a diretiva revogada devem entender-se como remissões para a presente diretiva e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência que consta do anexo IV.

#### *Artigo 20.º*

#### **Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 21.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Estrasburgo, em 11 de maio de 2016.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

M. SCHULZ

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

## ANEXO I

**VALORES DE EMISSÃO EQUIVALENTES PARA OS MÉTODOS DE REDUÇÃO DE EMISSÕES A QUE SE REFERE O ARTIGO 8.º, N.º 2**

Limites máximos de teor de enxofre dos combustíveis navais referidos nos artigos 6.º e 7.º da presente diretiva e nas regras 14.1 e 14.4, do anexo VI da Convenção Marpol e limites de emissão correspondentes referidos no artigo 8.º, n.º 2:

Teor de enxofre do combustível naval (% m/m)	Razão de emissões SO <sub>2</sub> (ppm)/CO <sub>2</sub> (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Nota:

- Os limites estabelecidos para as razões de emissões só são aplicáveis quando se utilizam fuelóleos residuais ou destilados de petróleo.
- Em casos justificados, em que a concentração de CO<sub>2</sub> seja reduzida pela unidade de tratamento de efluentes gasosos (EGC), a concentração de CO<sub>2</sub> pode ser medida à entrada da unidade EGC, desde que seja possível demonstrar claramente que essa metodologia é correta.



## ANEXO II

## CRITÉRIOS DE UTILIZAÇÃO DOS MÉTODOS DE REDUÇÃO DE EMISSÕES A QUE SE REFERE O ARTIGO 8.º, N.º 4

Os métodos de redução de emissões referidos no artigo 8.º devem cumprir, pelo menos, os critérios especificados nos seguintes instrumentos, consoante o caso:

Método de redução de emissões	Critérios de utilização
Mistura de combustível naval e de gás vaporizado	Decisão 2010/769/UE da Comissão <sup>(1)</sup> .
Sistemas de tratamento de efluentes gasosos	Resolução MEPC.184(59), aprovada em 17 de julho de 2009 «As águas residuais provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos que utilizem substâncias químicas, aditivos, preparações e substâncias químicas relevantes criados <i>in situ</i> », a que se refere o ponto 10.1.6.1 da Resolução MEPC.184(59), não devem ser descarregados no mar, incluindo portos fechados, portos de abrigo e estuários, a menos que o operador do navio demonstre que essa descarga de águas residuais não tem impactos negativos significativos na saúde humana e no ambiente e que não representam para os mesmos um perigo. Se a substância química utilizada for a soda cáustica, é suficiente que as águas residuais cumpram os critérios estabelecidos na Resolução MEPC.184(59) e o seu pH não seja superior a 8,0.
Biocombustíveis	A utilização de biocombustíveis na aceção da Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> que cumpram as normas CEN e ISO relevantes. As misturas de biocombustíveis e combustíveis navais devem cumprir as normas aplicáveis ao enxofre estabelecidas no artigo 5.º, no artigo 6.º, n.ºs 1, 2 e 5, e no artigo 7.º da presente diretiva.

<sup>(1)</sup> Decisão 2010/769/UE da Comissão, de 13 de dezembro de 2010, que estabelece critérios para a utilização pelos navios de transporte de gás natural liquefeito, como alternativa à utilização de combustíveis navais com baixo teor de enxofre, de métodos tecnológicos que cumpram as exigências do artigo 4.º-B da Diretiva 1999/32/CE do Conselho relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2005/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita ao teor de enxofre nos combustíveis navais (JO L 328 de 14.12.2010, p. 15).

<sup>(2)</sup> Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis que altera e subsequentemente revoga as Diretivas 2001/77/CE e 2003/30/CE (JO L 140 de 5.6.2009, p. 16).

## ANEXO III

## PARTE A

Diretiva revogada com a lista das suas alterações sucessivas  
(referidas no artigo 19.º)

Diretiva 1999/32/CE do Conselho

(JO L 121 de 11.5.1999, p. 13)

Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho

Apenas o ponto 19 do anexo I

(JO L 284 de 31.10.2003, p. 1)

Diretiva 2005/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho

(JO L 191 de 22.7.2005, p. 59)

Regulamento (CE) n.º 219/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho

Apenas o ponto 3.4 do anexo

(JO L 87 de 31.3.2009, p. 109)

Diretiva 2009/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho

Apenas o artigo 2.º

(JO L 140 de 5.6.2009, p. 88)

Diretiva 2012/33/UE do Parlamento Europeu e do Conselho

(JO L 327 de 27.11.2012, p. 1)

## PARTE B

Prazos de transposição para o direito interno  
(referidos no artigo 19.º)

Diretiva	Prazo de transposição
1999/32/CE	1 de julho de 2000
2005/33/CE	11 de agosto de 2006
2009/30/CE	31 de dezembro de 2010
2012/33/UE	18 de junho de 2014

## ANEXO IV

## TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 1999/32/CE	Presente Diretiva
Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1
Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, parte introdutória	Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, parte introdutória
Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alíneas a), b) e c)	Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alíneas a), b) e c)
Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alínea d), parte introdutória	Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alínea d), parte introdutória
Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alínea d), primeiro travessão	Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alínea d), subalínea i)
Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alínea d), segundo travessão	Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alínea d), subalínea ii)
Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alíneas e) a h)	Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, alíneas e) a h)
Artigo 2.º, parte introdutória	Artigo 2.º, parte introdutória
Artigo 2.º, ponto 1	Artigo 2.º, alínea a)
Artigo 2.º, ponto 1, primeiro travessão	Artigo 2.º, alínea a), subalínea i)
Artigo 2.º, ponto 1, segundo travessão	Artigo 2.º, alínea a), subalínea ii)
Artigo 2.º, ponto 2	Artigo 2.º, alínea b)
Artigo 2.º, ponto 2, primeiro travessão	Artigo 2.º, alínea b), subalínea i)
Artigo 2.º, ponto 2, segundo travessão	Artigo 2.º, alínea b), subalínea ii)
Artigo 2.º, ponto 2, parte final	Artigo 2.º, alínea b), parte final
Artigo 2.º, ponto 3	Artigo 2.º, alínea c)
Artigo 2.º, ponto 3-A	Artigo 2.º, alínea d)
Artigo 2.º, ponto 3-B	Artigo 2.º, alínea e)
Artigo 2.º, ponto 3-C	Artigo 2.º, alínea f)
Artigo 2.º, ponto 3-D	Artigo 2.º, alínea g)
Artigo 2.º, ponto 3-E	Artigo 2.º, alínea h)
Artigo 2.º, ponto 3-F	Artigo 2.º, alínea i)
Artigo 2.º, ponto 3-G	Artigo 2.º, alínea j)
Artigo 2.º, ponto 3-H	Artigo 2.º, alínea k)
Artigo 2.º, ponto 3-I	Artigo 2.º, alínea l)
Artigo 2.º, ponto 3-K	Artigo 2.º, alínea m)
Artigo 2.º, ponto 3-L	Artigo 2.º, alínea n)
Artigo 2.º, ponto 3-M	Artigo 2.º, alínea o)
Artigo 2.º, ponto 4	Artigo 2.º, alínea p)
Artigo 2.º, ponto 5	Artigo 2.º, alínea q)
Artigo 3.º	Artigo 3.º
Artigo 3.º-A	Artigo 5.º

Diretiva 1999/32/CE	Presente Diretiva
Artigo 4.º	Artigo 4.º
Artigo 4.º-A, n.º 1	Artigo 6.º, n.º 2
Artigo 4.º-A, n.º 1-A	Artigo 6.º, n.º 1
Artigo 4.º-A, n.º 2	Artigo 6.º, n.º 3
Artigo 4.º-A, n.º 3	Artigo 6.º, n.º 4
Artigo 4.º-A, n.º 4	Artigo 6.º, n.º 5
Artigo 4.º-A, n.º 5	Artigo 6.º, n.º 6
Artigo 4.º-A, n.º 5-A	Artigo 6.º, n.º 7
Artigo 4.º-A, n.º 5-B	Artigo 6.º, n.º 8
Artigo 4.º-A, n.º 6	Artigo 6.º, n.º 9
Artigo 4.º-A, n.º 7	Artigo 6.º, n.º 10
Artigo 4.º-B	Artigo 7.º
Artigo 4.º-C, n.ºs 1 e 2	Artigo 8.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 4.º-C, n.º 2-A	Artigo 8.º, n.º 3
Artigo 4.º-C, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 4
Artigo 4.º-C, n.º 4	Artigo 8.º, n.º 5
Artigo 4.º-D	Artigo 9.º
Artigo 4.º-E	Artigo 10.º
Artigo 4.º-F	Artigo 11.º
Artigo 5.º	Artigo 12.º
Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 13.º, n.º 1
Artigo 6.º, n.º 1-A	Artigo 13.º, n.º 2
Artigo 6.º, n.º 2	Artigo 13.º, n.º 3
Artigo 6.º, n.º 1-B	Artigo 13.º, n.º 4
Artigo 7.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 14.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 7.º, n.º 1-A	Artigo 14.º, n.º 3
Artigo 7.º, n.º 3	—
Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 15.º
Artigo 9.º	Artigo 17.º
Artigo 9.º-A	Artigo 16.º
Artigo 10.º	—
Artigo 11.º, n.º 1	Artigo 18.º, primeiro parágrafo
Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 18.º, segundo parágrafo
—	Artigo 19.º
Artigo 12.º	Artigo 20.º

Diretiva 1999/32/CE	Presente Diretiva
Artigo 13.º	Artigo 21.º
Anexos I e II	Anexos I e II
—	Anexo III
—	Anexo IV