

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B****DIRECTIVA 1999/32/CE A CONSILIULUI**

din 26 aprilie 1999

privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE

(JO L 121, 11.5.1999, p. 13)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 septembrie 2003	L 284	1	31.10.2003
► <u>M2</u>	Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 2005	L 191	59	22.7.2005
► <u>M3</u>	Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009	L 87	109	31.3.2009
► <u>M4</u>	Directiva 2009/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009	L 140	88	5.6.2009
► <u>M5</u>	Directiva 2012/33/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012	L 327	1	27.11.2012



DIRECTIVA 1999/32/CE A CONSILIULUI

din 26 aprilie 1999

privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 130s alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 189c din tratat ⁽³⁾,

- (1) întrucât obiectivele și principiile politicii de mediu comunitare stabilite în cadrul programelor de acțiune pentru mediu și în special în al cincilea program de acțiune pentru mediu ⁽⁴⁾ pe baza principiilor enunțate în articolul 130r din tratat, urmăresc în special asigurarea unei protecții eficiente a populației împotriva riscurilor pe care le prezintă emisiile de dioxid de sulf și protejarea mediului prin împiedicarea depunerilor de sulf în exces față de cantitățile și nivelurile critice;
- (2) întrucât articolul 129 din tratat prevede că normele privind protecția sănătății sunt parte integrantă a celorlalte politici comunitare; întrucât articolul 3 litera (o) din tratat prevede, de asemenea, că activitățile Comunității trebuie să includă o contribuție la atingerea unui nivel înalt de protecție a sănătății;
- (3) întrucât emisiile de dioxid de sulf contribuie semnificativ la problema acidificării din Comunitate; întrucât dioxidul de sulf are de asemenea un efect direct asupra sănătății omului și asupra mediului;
- (4) întrucât acidificarea și dioxidul de sulf din atmosferă sunt dăunătoare ecosistemelor sensibile, reduc biodiversitatea și valoarea de agrement, afectând culturile și creșterea pădurilor; întrucât ploaia acidă din mediul urban poate determina daune importante clădirilor și patrimoniului arhitectural; întrucât poluarea cu dioxid de sulf poate avea un efect important și asupra sănătății omului, în special pentru populația care suferă de boli ale aparatului respirator;
- (5) întrucât acidificarea este un fenomen transfrontalier care necesită soluții atât la nivel comunitar, cât și la nivel național sau local;
- (6) întrucât emisiile de dioxid de sulf contribuie la formarea de noxe în atmosferă;

⁽¹⁾ JO C 190, 21.6.1997, p. 9 și
JO C 259, 18.8.1998, p. 5.

⁽²⁾ JO C 355, 21.11.1997, p. 1.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 13 mai 1998 (JO C 167, 1.6.1998, p. 111), Poziția comună a Consiliului din 6 octombrie 1998 (JO C 364, 25.11.1998, p. 20) și Decizia Parlamentului European din 9 februarie 1999 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO C 138, 17.5.1993, p. 5.

▼B

- (7) întrucât Comunitatea și toate statele membre sunt părți contractante ale Convenției UN-ECE privind poluarea transfrontalieră a aerului pe suprafețe mari; întrucât al doilea protocol UN-ECE privind poluarea transfrontalieră cu dioxid de sulf prevede că părțile contractante trebuie să reducă emisiile de sulf cu 30 % sau mai mult, conform precizărilor din primul protocol și întrucât al doilea protocol UN-ECE se bazează pe premisa că nivelurile și cantitățile critice sunt în continuare depășite în anumite zone sensibile; întrucât, dacă se dorește respectarea obiectivelor din al cincilea program de acțiune pentru mediu, sunt necesare măsuri suplimentare pentru reducerea emisiilor de dioxid de sulf; întrucât părțile contractante trebuie să reducă semnificativ emisiile de dioxid de sulf;
- (8) întrucât sulful, care este prezent în mod natural în cantități mici în petrol și în cărbune, a fost recunoscut în urmă cu câteva decenii ca fiind sursa principală a emisiilor de dioxid de sulf, care reprezintă una dintre cauzele principale ale „ploii acide” și una dintre cauzele majore ale poluării aerului care afectează majoritatea zonelor urbane și industriale;
- (9) întrucât Comisia a publicat recent un comunicat privind o strategie cu costuri mici pentru combaterea acidificării în Comunitate; întrucât controlul emisiilor de dioxid de sulf provenind din arderea anumitor combustibili lichizi a fost identificat ca fiind o componentă integrantă a acestei strategii cu costuri mici; întrucât Comunitatea recunoaște necesitatea luării de măsuri privind toți combustibilii;
- (10) întrucât studiile efectuate au arătat că avantajele obținute din reducerea emisiilor de dioxid de sulf prin reducerea conținutului de sulf din combustibili sunt deseori mai mari decât costurile industriale estimate în cadrul prezentei directive și întrucât tehnologia necesară pentru reducerea nivelului de sulf din combustibilii lichizi există și este bine stabilită;
- (11) întrucât, în conformitate cu principiul subsidiarității și cu principiul proporționalității menționate la articolul 3b din tratat, obiectivul reducerii emisiilor de dioxid de sulf provenind din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi nu poate fi atins în mod eficient de către statele membre acționând individual; întrucât acțiunile neconcertate nu oferă garanția atingerii obiectivului dorit, sunt contra-productive și pot determina o destabilizare importantă a pieței pentru combustibilii respectivi; întrucât, având în vedere necesitatea de reducere a emisiilor de dioxid de sulf în interiorul Comunității, măsurile luate la nivel comunitar sunt mult mai eficiente, întrucât prezenta directivă se limitează la cerințele minime necesare pentru atingerea obiectivului dorit;
- (12) întrucât Directiva 93/12/CEE a Consiliului din 23 martie 1993 privind conținutul de sulf din anumiți combustibili lichizi⁽¹⁾ solicită Comisiei să înainteze Consiliului o propunere de reducere a limitelor pentru conținutul de sulf din benzină și de stabilire a unor limite noi pentru kerosen; întrucât se recomandă

⁽¹⁾ JO L 74, 27.3.1993, p. 81.

▼B

stabilirea valorilor limită pentru conținutul de sulf din alți combustibili lichizi, în special păcura grea, păcura de rezervor, benzina folosită în marină și benzina, pe baza studiilor de rentabilitate;

- (13) întrucât, în conformitate cu articolul 130t din Tratat, prezenta directivă nu trebuie să împiedice statele membre să mențină sau să introducă măsuri de protecție mai stricte; întrucât asemenea măsuri respective trebuie să fie compatibile cu Tratatul și Comisia trebuie să fie notificată în această privință;
- (14) întrucât un stat membru, înainte de a introduce măsuri de protecție mai stricte, trebuie să notifice măsurile propuse Comisiei în conformitate cu Directiva 83/189/CEE a Consiliului din 28 martie 1983 stabilind procedura de informare în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice ⁽¹⁾;
- (15) întrucât, în ceea ce privește valoarea limită a conținutului de sulf din păcură, se recomandă prevederea de derogări în statele membre și în regiunile în care condițiile de mediu permit acest lucru;
- (16) întrucât, în ceea ce privește valoarea limită a conținutului de sulf din păcură, se recomandă de asemenea prevederea de derogări privind folosirea acesteia în instalații de ardere care respectă valorile limită de emisie prevăzute la Directiva 88/609/CEE a Consiliului din 24 noiembrie 1988 ⁽²⁾ privind limitarea emisiilor în aer de anumiți poluanți proveniți de la instalațiile de ardere mari; întrucât, în vederea următoarei revizuirii a Directivei 88/609/CEE, poate fi necesară reexaminarea și, dacă este cazul, revizuirea anumitor dispoziții ale prezentei directive;
- (17) întrucât pentru rafinăriile de petrol excluse din domeniul de aplicare a articolului 3 alineatul (3) punctul (i) litera (c) din prezenta directivă, media emisiilor de dioxid de sulf nu trebuie să depășească valorile limită stabilite în Directiva 88/609/CEE sau în orice viitoare versiune revizuită a acesteia; întrucât la aplicarea prezentei directive statele membre trebuie să țină cont de faptul că înlocuirea cu combustibili alții decât cei menționați la articolul 2 nu trebuie să producă o creștere a emisiilor de poluanți acidifianți;
- (18) întrucât în temeiul Directivei 93/12/CEE s-a stabilit deja o valoare limită de 0,2 % a conținutului de sulf din benzină; întrucât valoarea limită respectivă trebuie înlocuită cu 0,1 % până la 1 ianuarie 2008;
- (19) întrucât, în conformitate cu Actul de aderare din 1994, Austria și Finlanda beneficiază de o derogare pe o perioadă de patru ani de la data aderării în ceea ce privește dispozițiile din Directiva 93/12/CEE cu privire la conținutul de sulf din benzină;
- (20) întrucât valorile limită de 0,2 % (începând cu anul 2000) și de 0,1 % (începând cu anul 2008) privind conținutul de sulf din benzina folosită de marină pentru navele maritime pot prezenta probleme tehnice și economice pentru Grecia, pe întreg teritoriul

⁽¹⁾ JO L 109, 26.4.1983, p. 8. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia 96/139/CE a Comisiei (JO L 32, 10.2.1996, p. 31).

⁽²⁾ JO L 336, 7.12.1988, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 94/66/CE (JO L 337, 24.12.1994, p. 83).

▼B

acesteia, pentru Spania, în Insulele Canare, pentru Franța, în Departamentele Franceze de peste mare, și pentru Portugalia, în Arhipelagurile Madeira și Azore; întrucât o derogare acordată Greciei, Insulelor Canare, Departamentelor Franceze de peste mare și Arhipelagurilor Madeira și Azore nu trebuie să aibă un efect negativ asupra pieței benzinei folosită în marină în măsura în care benzina exportată din Grecia, Insulele Canare, Departamentele Franceze de peste mare și Arhipelagurile Madeira și Azore în alte state membre trebuie să respecte criteriile în vigoare în statele membre importatoare; întrucât Grecia, Insulele Canare, Departamentele Franceze de peste mare și Arhipelagurile Madeira și Azore trebuie să primească o derogare de la valorile limită ale sulfului în funcție de greutate pentru benzina folosită în marină;

- (21) întrucât emisiile de sulf provenite din transporturile maritime datorate arderii păcurii de rezervor cu conținut ridicat de sulf contribuie la poluarea cu dioxid de sulf și la problemele de acidificare; întrucât Comunitatea preconizează o protecție mai eficientă a zonelor sensibile la emisiile de SO_x și o reducere a valorii limită normale pentru păcura de rezervor (de la valoarea actuală de 4,5 %) în cadrul negocierilor în curs și negocierilor viitoare privind Convenția MARPOL din cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI); întrucât trebuie să continue inițiativa Comunității de declarare a Mării Nordului/Canalului Mânecii drept zone speciale de reducere a emisiilor de SO_x;
- (22) întrucât este necesară o cercetare mai profundă a efectelor acidificării asupra ecosistemelor și asupra organismului uman; întrucât Comunitatea sprijină această cercetare prin al cincilea program-cadru de cercetare⁽¹⁾;
- (23) întrucât, în cazul unei întreruperi în aprovizionarea cu țiței, produse din petrol sau alte hidrocarburi, Comisia poate autoriza aplicarea unei valori limită mai mare pe teritoriul unui stat membru;
- (24) întrucât statele membre trebuie să stabilească mecanismele adecvate pentru monitorizarea respectării prevederilor prezentei directive; întrucât trebuie să se înainteze Comisiei rapoarte privind conținutul de sulf din combustibilii lichizi;
- (25) întrucât, din motive de claritate, este necesară modificarea Directivei 93/12/CEE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiective și domeniu de aplicare

- (1) Obiectivul prezentei directive este de a reduce emisiile de dioxid de sulf rezultate din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi și prin urmare reducerea efectelor nefaste ale acestor emisii asupra omului și mediului.

⁽¹⁾ JO L 26, 1.2.1999, p. 1.

▼ M2

(2) Reducerile emisiilor de bioxid de sulf rezultate din arderea anumitor combustibili lichizi derivați din petrol se realizează prin impunerea unor limite privind conținutul de sulf al acestor combustibili, ca o condiție pentru utilizarea acestora pe teritoriul statelor membre, în mările teritoriale, în zonele economice exclusive sau în zonele de control al poluării.

Cu toate acestea, în conformitate cu dispozițiile prezentei directive, limitările privind conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi derivați din petrol nu se aplică pentru:

- (a) combustibilii destinați cercetării și testării;
- (b) combustibilii destinați prelucrării înainte de arderea finală;
- (c) combustibilii care urmează să fie prelucrați în industria de rafinare;
- (d) combustibilii utilizați și introduși pe piață în regiunile comunitare ultraperiferice, cu condiția ca statele membre respective să ia măsurile necesare pentru ca, în respectivele regiuni:
 - să se respecte standardele de calitate a aerului;
 - să nu se utilizeze păcura grea în cazul în care conținutul său de sulf depășește 3 % din greutate;
- (e) combustibilii utilizați de navele de război și de alte vase în serviciul militar. Cu toate acestea, fiecare stat membru se străduiește să asigure, prin adoptarea unor măsuri adecvate care nu influențează în mod negativ operațiile sau capacitatea operațională a navelor respective, faptul că aceste nave acționează în conformitate cu prezenta directivă, în măsura în care acest fapt este rezonabil și posibil;
- (f) orice utilizare a combustibililor pe o navă, utilizare necesară pentru scopul specific de asigurare a securității unei nave sau de salvare a vieților omenești pe mare;
- (g) orice utilizare a combustibililor pe o navă, necesară datorită deteriorării navei sau a echipamentului acesteia, cu condiția ca, după producerea daunei, să se ia toate măsurile pentru prevenirea sau reducerea emisiilor excedentare și cu condiția adoptării, cât mai curând posibil, a măsurilor de remediere a daunelor. Aceasta nu se aplică în situația în care armatorul sau căpitanul au acționat nechibzuit sau cu intenția de a produce daune;

▼ M5

- (h) fără a aduce atingere articolului 3a, combustibili utilizați la bordul navelor care folosesc metode de reducere a emisiilor în conformitate cu articolele 4c și 4e.

▼ B*Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentei directive:

▼ M5

1. *păcură* înseamnă:
 - orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codul NC 2710 19 51-2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39; sau

▼ **M5**

- orice combustibil lichid derivat din petrol, altul decât benzina definită la punctele 2 și 3, care, din cauza limitelor de distilare, se încadrează în categoria păcurii destinate utilizării drept combustibil și din care mai puțin de 65 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 250 °C prin metoda ASTM D86. Dacă distilarea nu poate fi determinată prin metoda ASTM D86, produsul derivat din petrol intră în categoria păcurii;

2. *benzină* înseamnă:

- orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codul NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 sau 2710 20 19; sau
- orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, din care mai puțin de 65 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 250 °C și din care cel puțin 85 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 350 °C prin metoda ASTM D86.

Este exclusă din prezenta definiție motorina definită la articolul 2 punctul 2 din Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea petrolului și a motorinei ⁽¹⁾. Combustibilii utilizați pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră și pentru tractoarele agricole sunt, de asemenea, excluși din prezenta definiție;

▼ **M4**

3. *combustibil marin* înseamnă orice carburant lichid derivat din petrol destinat utilizării sau utilizat la bordul unui vas, inclusiv acei carburanți definiți în ISO 8217. Combustibilul cuprinde orice combustibil lichid derivat din petrol care se utilizează la bordul navelor de navigație interioară sau al ambarcațiunilor de agrement, astfel cum sunt definite în Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră ⁽²⁾ și în Directiva 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 1994 de apropiere a actelor cu putere de lege și actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement ⁽³⁾, când navele respective se află pe mare;

▼ **M5**

- 3a. *combustibil pentru motoare diesel navale* înseamnă orice combustibil marin definit pentru tipul DMB în tabelul I din ISO 8217, cu excepția trimiterii la conținutul de sulf;
- 3b. *combustibil pentru motoare navale* înseamnă orice combustibil marin definit pentru tipul DMB în tabelul I din ISO 8217, cu excepția trimiterii la conținutul de sulf;

⁽¹⁾ JO L 350, 28.12.1998, p. 58.

⁽²⁾ JO L 59, 27.2.1998, p. 1.

⁽³⁾ JO L 164, 30.6.1994, p. 15.

▼ M2

- 3c. *MARPOL* înseamnă Convenția Internațională pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta;
- 3d. *anexa VI la MARPOL* înseamnă anexa intitulată „Reglementări pentru prevenirea poluării aerului de către nave”, pe care Protocolul din 1997 o adaugă la MARPOL;
- 3e. *zone de control al emisiilor de Ox* înseamnă zonele maritime definite ca atare de OMI în conformitate cu anexa VI la MARPOL;
- 3f. *nave de pasageri* înseamnă navele care pot transporta mai mult de 12 pasageri, în cazul în care un pasager este orice altă persoană în afara:
- (i) căpitanului și a membrilor echipajului sau a unei alte persoane care este salariată sau angajată în orice calitate la bordul unei nave pentru activitățile navei respective și
 - (ii) unui copil cu vârsta mai mică de un an;
- 3g. *servicii regulate* înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri efectuate astfel încât să deservească traficul dintre aceleași două porturi sau mai multe porturi sau o serie de voiaje de la și către același port fără escale intermediare, fie:
- (i) în conformitate cu un orar publicat, fie
 - (ii) cu traversări efectuate cu o regularitate sau cu o frecvență care pot constitui un program care poate fi recunoscut;
- 3h. *navă de război* înseamnă o navă care aparține forțelor armate ale unui stat, poartă însemnele exterioare distinctive ale acestor nave sau ale naționalității sale, se află sub comanda unui ofițer autorizat în mod corespunzător de guvernul statului respectiv, al cărui nume figurează pe lista de serviciu corespunzătoare sau echivalentul acesteia și are un echipaj care se află în serviciul regulat al forțelor armate;
- 3i. *nave la dană* înseamnă navele care sunt amarate sau ancorate în siguranță într-un port comunitar în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu sunt angajate în operațiuni de manipulare a mărfii;

▼ M4▼ M2

- 3k. *introducerea pe piață* înseamnă furnizarea sau punerea la dispoziția terților, contra cost sau în mod gratuit, oriunde în cadrul jurisdicției statelor membre, combustibili marini pentru ardere la bord. Ea exclude furnizarea sau punerea la dispoziție a combustibililor marini pentru export în rezervoarele de încărcătură ale navelor;
- 3l. *regiuni ultraperiferice* înseamnă departamentele franceze de peste mări, Insulele Azore, Madeira și Insulele Canare, după cum se stabilește la articolul 299 din Tratat;

▼ M5

- 3m. *metodă de reducere a emisiilor* înseamnă orice accesorii, materiale, dispozitive sau aparate care urmează să fie instalate pe o navă sau orice altă procedură, combustibil alternativ sau metodă de punere în conformitate utilizată ca alternativă la combustibilii marini cu conținut redus de sulf care îndeplinește cerințele stabilite în prezenta directivă, care poate fi verificată, cuantificată și aplicată;

▼B

4. *metoda ASTM* înseamnă metodele prevăzute de către Societatea Americană pentru Testare și Materiale în ediția din 1976 privind definițiile și specificațiile pentru produsele derivate din petrol și pentru lubrifianți;
5. *instalație de ardere* înseamnă orice instalație tehnică în care se oxidează combustibilii pentru a se utiliza căldura generată.

▼M2*Articolul 3***Conținutul maxim de sulf al păcurii grele****▼M5**

- (1) Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizate tipurile de păcură al căror conținut de sulf depășește 1 % din greutate.
- (2) Până la 31 decembrie 2015, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură utilizate:
 - (a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2001 privind limitarea emisiilor în atmosferă a anumitor poluanți provenind de la instalații de ardere de dimensiuni mari ⁽¹⁾, sub rezerva articolului 4 alineatul (1), a articolului 4 alineatul (2) și a articolului 4 alineatul (3) litera (a) din directiva în cauză, și care respectă limitele emisiilor de dioxid de sulf pentru astfel de instalații stabilite în directiva respectivă;
 - (b) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE, sub rezerva articolului 4 alineatul (3) litera (b) și a articolului 4 alineatul (6) din directiva în cauză și în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf produse de instalațiile respective nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
 - (c) în instalațiile de ardere care nu se încadrează la literele (a) sau (b), în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf produse de instalațiile respective nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
 - (d) pentru ardere în rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la literele (a) și (b), a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată.
- (3) Începând cu 1 ianuarie 2016, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură utilizate:
 - (a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al capitolului III din Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și care respectă limitele emisiilor de dioxid de sulf pentru astfel de instalații, astfel cum se prevede în anexa V la directiva respectivă, sau, în cazul în care valorile-limită ale emisiilor respective nu sunt aplicabile în conformitate cu directiva respectivă, pentru care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;

⁽¹⁾ JO L 309, 27.11.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 334, 17.12.2010, p. 17.

▼ M5

- (b) în instalațiile de ardere care nu se încadrează la litera (a), în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf produse de instalațiile respective nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
- (c) pentru ardere în rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la litera (a), a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că nicio instalație de ardere care utilizează păcură cu o concentrație de sulf mai mare decât cea menționată la alineatul (1) nu este exploatată în absența unui permis eliberat de o autoritate competentă, care specifică limitele emisiilor.

*Articolul 3a***Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini**

Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizați combustibilii marini al căror conținut de sulf depășește 3,50 % din greutate, cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la articolul 4c care funcționează în circuit închis.

▼ B*Articolul 4***Conținutul maxim de sulf din benzină****▼ M5**

- (1) Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizate tipurile de combustibil pentru motoare al căror conținut de sulf depășește 0,10 % din greutate.

▼ M2*Articolul 4a***▼ M5**

Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați în apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării aparținând statelor membre, inclusiv zonele de control al emisiilor de SO_x, și de către navele de pasageri care operează în serviciu regulat înspre sau dinspre porturile Uniunii

- (1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele din apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

- (a) 1,00 % din greutate, până la 31 decembrie 2014;
- (b) 0,10 % din greutate, începând cu 1 ianuarie 2015.

▼ M5

Prezentul alineat se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii. Comisia ține seama în mod corespunzător de orice modificare ulterioară a cerințelor în conformitate cu anexa VI la MARPOL aplicabile în cadrul zonelor de control al emisiilor de SO_x și, după caz, prezintă fără întârzieri nejustificate propunerile relevante în vederea modificării în consecință a prezentei directive.

(1a) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele din apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

- (a) 3,50 % din greutate, începând cu 18 iunie 2014;
- (b) 0,50 % din greutate, începând cu 1 ianuarie 2020.

Prezentul alineat se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii, fără a aduce atingere alineatelor (1) și (4) de la prezentul articol și articolului 4b.

▼ M2

(2) Datele de aplicare a dispozițiilor alineatului (1) sunt următoarele:

- (a) pentru zona Mării Baltice menționată în Regulamentul 14 alineatul (3) litera (a) din anexa VI la MARPOL, 11 august 2006;
- (b) pentru Marea Nordului:
 - 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării OMI, în conformitate cu procedurile stabilite sau
 - 11 august 2007,
 - oricare dintre acestea survine mai întâi;
- (c) pentru oricare alte zone maritime, inclusiv porturile, pe care OMI le desemnează ulterior ca zone pentru controlul emisiilor de SO_x în conformitate cu regulamentul 14 alineatul (3) litera (b) din anexa VI la MARPOL: 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării.

(3) Statele membre răspund de punerea în aplicare a dispozițiilor alineatului (1) cel puțin în privința:

- navelor care arborează pavilionul lor și
- în cazul statelor membre care se învecinează cu zonele de control al emisiilor de SO_x, a navelor înregistrate sub orice pavilion, cât timp se află în porturile lor.

De asemenea, statele membre pot lua măsuri de punere în aplicare suplimentare în privința altor nave, în conformitate cu dreptul maritim internațional.

▼ M5

(4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele din apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării care nu se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x navele de pasageri care operează în serviciu regulat înspre sau dinspre orice port al Uniunii nu utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește 1,50 % din greutate până la 1 ianuarie 2020.

Statele membre răspund de asigurarea punerii în aplicare a acestei cerințe cel puțin de către navele care arborează pavilionul lor și de către navele înregistrate sub orice pavilion cât timp se află în porturile lor.

(5) Statele membre solicită completarea corectă a jurnalelor de bord ale navelor, inclusiv cu privire la operațiunile de schimbare a combustibilului.

▼ **M5**

(5a) Statele membre depun eforturi pentru a asigura disponibilitatea combustibililor marini conformi cu prezenta directivă și informează Comisia cu privire la disponibilitatea unor astfel de combustibili marini în porturile și terminalele lor.

(5b) În cazul în care un stat membru constată că o navă nu respectă standardele pentru combustibilii marini conformi cu prezenta directivă, autoritatea competentă a statului membru respectiv are dreptul de a solicita navei:

- (a) să prezinte o evidență a măsurilor luate în încercarea de a asigura conformitatea; și
- (b) să prezinte dovezi că a încercat să achiziționeze combustibil marin conform cu prezenta directivă și în conformitate cu orarul său de curse și, dacă acesta nu a fost disponibil în locurile planificate, că s-a încercat localizarea de surse alternative de astfel de combustibili și că, în ciuda tuturor eforturilor depuse pentru obținerea de combustibil marin conform cu prezenta directivă, acest tip de combustibil nu a fost disponibil pentru a fi achiziționat.

Nava nu este obligată să se abată de la traseul său prevăzut sau să întârzie în mod nejustificat călătoria pentru asigurarea conformității.

Dacă o navă furnizează informațiile la care se face referire la primul paragraf, statul membru în cauză ia în considerare toate circumstanțele relevante și dovezile prezentate pentru a stabili măsurile corespunzătoare care trebuie luate, inclusiv neluarea unor măsuri de control.

O navă informează statul al cărui pavilion îl arborează și autoritatea competentă a portului relevant de destinație în cazul în care nu poate achiziționa combustibil marin conform cu prezenta directivă.

Un stat de port informează Comisia dacă o navă a prezentat dovezi privind indisponibilitatea combustibilului marin conform cu prezenta directivă.

(6) Statele membre, în conformitate cu reglementarea 18 din anexa VI la MARPOL:

- (a) țin un registru public al furnizorilor locali de combustibili marini;
- (b) se asigură că furnizorul specifică în nota de livrare a buncherului conținutul de sulf al tuturor combustibililor marini vânduți pe teritoriul lor, nota fiind însoțită de o probă sigilată purtând semnătura reprezentantului navei care face recepția;
- (c) iau măsuri adecvate împotriva furnizorilor de combustibili marini în legătură cu care s-a constatat că livrează combustibili care nu corespund cu specificația menționată pe nota de livrare a buncherului;
- (d) asigură aplicarea unor măsuri de remediere pentru a pune în conformitate cu specificația orice combustibil marin neconform.

(7) Statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibil pentru motoare diesel navale al căror conținut de sulf depășește 1,50 % din greutate.

▼M5

*Articolul 4b***Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați de navele aflate la dană în porturile Uniunii**

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că navele aflate la dană în porturile Uniunii nu utilizează combustibili marini cu un conținut de sulf ce depășește 0,10 % din greutate, acordând echipajului suficient timp pentru a finaliza orice operațiune necesară de schimbare a combustibilului, cât mai curând posibil după sosirea la dană și cât mai târziu posibil înainte de plecare.

Statele membre solicită ca durata oricărei operațiuni de schimbare a combustibilului să fie înregistrată în jurnalele de bord ale navei.

(2) Alineatul (1) nu se aplică:

(a) ori de câte ori, în conformitate cu orarele publicate, navele sunt programate să ajungă la dană pentru un interval de timp mai mic de două ore;

(b) navelor care întrerup funcționarea tuturor motoarelor și utilizează electricitate de pe țărm cât timp se află la dană în porturi.

(3) Statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibil pentru motoare navale al căror conținut de sulf depășește 0,10 % din greutate.

*Articolul 4c***Metode de reducere a emisiilor**

(1) Statele membre autorizează utilizarea metodelor de reducere a emisiilor de către nave, indiferent de pavilionul arborat, în porturile, apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele lor de control al poluării ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 4a și 4b, sub rezerva alineatelor (2) și (3) de la prezentul articol.

(2) Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) înregistrează în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele menționate la articolele 4a și 4b. Valorile de emisie echivalente se determină în conformitate cu anexa I.

(2a) Statele membre încurajează, ca soluție alternativă de reducere a emisiilor, ca navele ce staționează în port să utilizeze energie electrică produsă la țărm.

(3) Metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) trebuie să respecte criteriile specificate în instrumentele menționate în anexa II.

(4) În cazurile în care acest lucru este justificat în lumina progreselor științifice și tehnice legate de metodele alternative de reducere a emisiilor și într-o manieră care să asigure coerența strictă cu instrumentele și standardele relevante adoptate de OMI, Comisia:

(a) este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a pentru modificarea anexelor I și II;

▼M5

- (b) adoptă acte de punere în aplicare în care se stabilesc cerințele detaliate privind monitorizarea emisiilor, după caz. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9 alineatul (2).

Articolul 4d

Aprobarea metodelor de reducere a emisiilor care urmează să fie utilizate la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru

(1) Metodele de reducere a emisiilor care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 96/98/CE a Consiliului ⁽¹⁾ se aprobă în conformitate cu directiva respectivă.

(2) Metodele de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de alineatul (1) de la prezentul articol se aprobă în conformitate cu procedura menționată la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) ⁽²⁾, luând în considerare:

- (a) orientările elaborate de OMI;
- (b) rezultatele oricăror încercări efectuate în conformitate cu articolul 4e;
- (c) efectele asupra mediului, inclusiv reducerile realizabile ale emisiilor și impactul asupra ecosistemelor în porturi și estuare închise; și
- (d) fezabilitatea monitorizării și verificării.

Articolul 4e

Încercarea noilor metode de reducere a emisiilor

Statele membre, în cooperare cu alte state, pot, după caz, să aprobe încercări pentru metodele de reducere a emisiilor pe navele care arborează pavilionul lor sau în zonele maritime aflate sub jurisdicția lor. În timpul încercărilor nu este obligatorie utilizarea combustibililor marini care respectă cerințele articolelor 4a și 4b, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

- (a) Comisia și orice stat al portului respectiv să fie anunțate în scris cu cel puțin șase luni înaintea începerii încercărilor;
- (b) autorizațiile pentru încercări să nu depășească o durată de 18 luni;
- (c) toate navele implicate să instaleze echipamente de protecție împotriva manipulării frauduloase pentru monitorizarea continuă a emisiilor de gaze de coș și să utilizeze echipamentele respective pe întreaga perioadă a încercărilor;
- (d) toate navele implicate să realizeze reduceri ale emisiilor care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin aplicarea valorilor-limită ale conținutului de sulf din combustibili specificate în prezenta directivă;

⁽¹⁾ JO L 46, 17.2.1997, p. 25.

⁽²⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

▼M5

- (e) să existe sisteme adecvate de gestionare a deșeurilor pentru orice tip de deșeu generat de tehnologiile de reducere a emisiilor pe întreaga perioadă a încercărilor;
- (f) să existe o evaluare a impactului asupra mediului marin, în special asupra ecosistemelor din porturi și estuare închise pe întreaga perioadă a încercărilor; și
- (g) rezultatele complete să fie transmise Comisiei și să fie făcute publice în termen de șase luni de la finalizarea încercărilor.

*Articolul 4f***Măsuri financiare**

Statele membre pot adopta măsuri financiare în favoarea operatorilor afectați de prezenta directivă în cazul în care măsurile financiare respective sunt conforme cu regulile privind ajutoarele de stat aplicabile sau care urmează să fie adoptate în acest domeniu.

▼B*Articolul 5***Modificarea aprovizionării cu combustibili**

Dacă, din cauza unei modificări neprevăzute în aprovizionarea cu țiței, produse din petrol sau alte hidrocarburi, un stat membru întâmpină dificultăți în aplicarea valorilor limită privind conținutul maxim de sulf menționat la articolele 3 și 4, statul membru respectiv informează Comisia cu privire la aceasta. Comisia poate autoriza o valoare limită mai mare care să poată fi folosită pe teritoriul statului membru respectiv pentru o perioadă maximă de 6 luni; Comisa notifică statele membre și Consiliul cu privire la decizia luată. Oricare stat membru poate înainta decizia respectivă Consiliului în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua o altă decizie în termen de două luni.

▼M5*Articolul 6***Eșantionarea și analiza**

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a verifica prin prelevarea de eșantioane dacă conținutul de sulf al combustibililor utilizați respectă cerințele de la articolele 3, 3a, 4, 4a și 4b. Prelevarea eșantioanelor începe la data la care intră în vigoare limita aplicabilă privind conținutul maxim de sulf al combustibilului. Aceasta se efectuează periodic, cu o frecvență suficientă și în cantități suficiente și astfel încât eșantioanele să fie reprezentative pentru combustibilul examinat și, în cazul combustibililor marini, pentru combustibilul utilizat de nave pe perioada în care se află în zonele maritime și porturile respective. Eșantioanele se analizează fără întârzieri nejustificate.

(1a) Se utilizează următoarele metode de prelevare a eșantioanelor, analiză și inspecție a combustibililor marini:

- (a) inspectarea jurnalelor de bord ale navelor și a notelor de livrare a buncherului;

și, după caz, următoarele metode de prelevare a eșantioanelor și de analiză:

▼ M5

- (b) prelevarea eşantioanelor de combustibil marin destinat arderii la bordul navelor în timp ce este livrat navelor, în conformitate cu orientările pentru eşantionarea păcurei pentru stabilirea nivelului de conformitate cu anexa VI revizuită la MARPOL adoptată la 17 iulie 2009 prin Rezoluția 182(59) a Comitetului pentru protecția mediului marin (CPMM) al OMI, și analiza conținutului de sulf al acestuia; sau
- (c) prelevarea eşantioanelor și analiza conținutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii la bordul navelor, conținut în rezervoare, în cazul în care acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și economic, și în eşantioane sigilate de combustibil la bordul navelor.

(1b) Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare cu privire la:

- (a) frecvența prelevării de eşantioane;
- (b) metodele de prelevare a eşantioanelor;
- (c) definiția unui eşantion reprezentativ al combustibilului examinat.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9 alineatul (2).

(2) Metoda de referință adoptată pentru determinarea conținutului de sulf este metoda ISO 8754 (2003) sau PrEN ISO 14596 (2007).

Pentru a stabili dacă combustibilul marin furnizat către nave și utilizat la bordul acestora respectă limitele privind conținutul de sulf menționate la articolele 3a, 4, 4a și 4b, se utilizează procedura de verificare a combustibilului prevăzută la apendicele VI din anexa VI la MARPOL.

▼ M2*Articolul 7***Raportarea și revizuirea****▼ M5**

(1) Pe baza rezultatelor prelevării de eşantioane, a analizelor și a inspecțiilor efectuate în conformitate cu articolul 6, statele membre transmit Comisiei, până la data de 30 iunie a fiecărui an, un raport referitor la conformitatea cu standardele privind conținutul de sulf prevăzute în prezenta directivă pentru anul calendaristic precedent.

Pe baza rapoartelor primite în conformitate cu primul paragraf de la prezentul alineat și a notificărilor privind indisponibilitatea combustibilului marin conform cu prezenta directivă trimise de către statele membre în conformitate cu articolul 4a alineatul (5b) al cincilea paragraf, Comisia întocmește și publică, în termen de 12 luni de la data menționată la primul paragraf al prezentului alineat, un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive. Comisia evaluează necesitatea consolidării suplimentare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive și prezintă propuneri legislative adecvate în acest sens.

(1a) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare cu privire la informațiile care urmează să fie incluse în raport și la formatul acestuia. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9 alineatul (2).

▼M5

(2) Până la 31 decembrie 2013, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative. Comisia analizează în raportul său potențialul de reducere a poluării aerului ținând seama, printre altele, de: rapoartele anuale înaintate în conformitate cu alineatele (1) și (1a), calitatea aerului și acidifierea observate, costurile combustibililor, impactul economic potențial și transferul modal observat, precum și progresele realizate în reducerea emisiilor provenite de la nave.

(3) Până la 31 decembrie 2012, Comisia, în cooperare cu statele membre și părțile interesate, elaborează măsuri adecvate, inclusiv cele identificate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 16 septembrie 2011 intitulat „Reducerea emisiilor poluante provenite din transportul maritim și pachetul de instrumente pentru transportul sustenabil pe apă”, care promovează respectarea standardelor de mediu din prezenta directivă și care reduc la minimum eventualele impacturi negative.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a cu privire la adaptările articolului 2 punctele 1, 2, 3, 3a, 3b și 4, ale articolului 6 alineatul (1a) litera (b) și ale articolului 6 alineatul (2) la progresul științific și tehnic. Astfel de adaptări nu pot avea drept rezultat efectuarea vreunei modificări directe a domeniului de aplicare a prezentei directive și nici a limitelor privind conținutul de sulf al combustibililor specificate de prezenta directivă.

Articolul 9

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie ⁽¹⁾.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 9a

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4c alineatul (4) și la articolul 7 alineatul (4) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 17 decembrie 2012. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se

⁽¹⁾ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

▼ M5

prelungeste tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4c alineatul (4) și la articolul 7 alineatul (4) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4c alineatul (4) și al articolului 7 alineatul (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de trei luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

▼ B*Articolul 10***Transpunerea**

Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 1 iulie 2000. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele dispozițiilor de drept intern adoptate în domeniul reglementat de prezenta directivă.

▼ M5*Articolul 11***Sancțiuni**

(1) Statele membre stabilesc sancțiunile aplicabile în cazul încălcărilor dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă.

(2) Sancțiunile stabilite trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive și pot include amenzi calculate într-o asemenea manieră încât să se asigure că amenzile respective cel puțin îi privează pe cei responsabili de beneficiile economice obținute în urma încălcării și că respectivele amenzi cresc progresiv în cazul unor încălcări repetate.

▼B

Articolul 12

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 13

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼ **M5***ANEXA I***VALORILE ECHIVALENTE ALE EMISIILOR PENTRU METODELE DE REDUCERE A EMISIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 4c ALINEATUL (2)**

Limitele privind conținutul de sulf al combustibililor marini menționate la articolele 4a și 4b și în reglementările 14.1 și 14.4 din anexa VI la MARPOL și valorile corespundente ale emisiilor menționate la articolul 4c alineatul (2):

Conținutul de sulf al combustibililor marini (% m/m)	Raportul emisii de SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Observație:

- Utilizarea limitelor privind raportul emisiilor este aplicabilă doar în cazul utilizării păcurii reziduale sau distilate pe bază de petrol.
- În cazuri justificate, când concentrația de CO₂ este redusă de unitatea de purificare a gazelor de evacuare (EGC), concentrația de CO₂ poate fi măsurată la intrarea unității EGC, cu condiția să se poată demonstra clar corectitudinea acestei metode.

▼M5

ANEXA II

CRITERII PRIVIND UTILIZAREA METODELOR DE REDUCERE A EMISIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 4c ALINEATUL (3)

Metodele de reducere a emisiilor menționate la articolul 4c respectă cel puțin criteriile specificate în următoarele instrumente, după caz:

Metoda de reducere a emisiilor	Criterii de utilizare
Amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării	Decizia 2010/769/UE a Comisiei din 13 decembrie 2010 privind stabilirea criteriilor pentru utilizarea de către navele transportatoare de gaz natural lichefiat a metodelor tehnologice ca alternativă la utilizarea combustibililor marini cu conținut redus de sulf care respectă cerințele articolului 4b din Directiva 1999/32/CE a Consiliului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la conținutul de sulf al combustibililor marini ⁽¹⁾ .
Sisteme de purificare a gazelor de evacuare	Rezoluția MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009 Apa de spălare provenită de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate și alte produse chimice relevante create <i>in situ</i> , menționate la punctul 10.1.6.1 din rezoluția MEPC.184(59), nu se deversează în mare, inclusiv în porturi și estuare închise, decât dacă operatorul navei demonstrează că deversarea apei de spălare nu are un impact negativ semnificativ asupra sănătății umane și a mediului și nu prezintă riscuri pentru acestea. În cazul în care substanța chimică utilizată este sodă caustică, este suficient ca apa de spălare să îndeplinească criteriile stabilite în Rezoluția MEPC.184(59) și ca pH-ul acesteia să nu depășească 8,0.
Biocombustibili	Utilizarea biocombustibililor, astfel cum sunt definiți în Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile ⁽²⁾ , care sunt conformi cu standardele relevante CEN și ISO. Amestecurile de biocombustibili și combustibili marini trebuie să fie conforme cu standardele privind conținutul de sulf stabilite la articolul 3a, la articolul 4a alineatele (1), (1a) și (4) și la articolul 4b din prezenta directivă.

⁽¹⁾ JO L 328, 14.12.2010, p. 15

⁽²⁾ JO L 140, 5.6.2009, p. 16.