

32005L0033

22.7.2005

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

L 191/59

**DIRECTIVA 2005/33/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 6 iulie 2005
de modificare a Directivei 1999/32/CE
cu privire la conținutul de sulf al combustibililor marini**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 175 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei (1),

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

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat (3),

întrucât:

(1) Politica de mediu a Comunității, după cum se menționează în programele de acțiune privind mediul și, în special în cel de-al șaselea program comunitar de acțiune pentru mediu adoptat prin Decizia 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului (4), pe baza articolului 174 din tratat, are drept scop realizarea unor niveluri de calitate a aerului care să nu creeze influențe inacceptabile și riscuri asupra sănătății umane și asupra mediului.

(2) Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 referitoare la reducerea conținutului de sulf din anumii combustibili lichizi (5) stabilește conținutul maxim permis de sulf al păcurii grele, al motorinei și al combustibilului pentru motoare navale utilizate în Comunitate.

(3) Directiva 1999/32/CE solicită Comisiei să analizeze ce măsuri ar putea fi întreprinse pentru reducerea contribuției la acidifiere a arderii combustibililor marini, alții decât tipurile de combustibili pentru motoare navale și, după caz, să facă o propunere.

(4) Datorită arderii combustibililor marini cu conținut ridicat de sulf, emisiile navelor contribuie la poluarea aerului sub forma bioxidului de sulf și a particulelor, dăunând sănătății umane și provocând daune mediului, proprietății publice și private și moștenirii culturale și contribuind la acidifiere.

(5) Ființele umane și mediul natural din zonele costiere și din vecinătatea porturilor sunt în mod special afectate de poluarea produsă de navele care utilizează combustibili cu conținut ridicat de sulf. În consecință, sunt necesare măsuri specifice în acest sens.

(6) Măsurile din prezenta directivă completează măsurile naționale luate de statele membre pentru respectarea plafoanelor de emisii pentru poluanți atmosferici stabilite în Directiva 2001/81/CE a Parlamentului European și a Consiliului (6).

(7) Reducerea conținutului de sulf al combustibililor are anumite avantaje pentru nave, în privința eficienței operaționale și a costurilor de întreținere și facilitează utilizarea eficientă a anumitor tehnologii de reducere a emisiilor, cum ar fi reducerea catalitică selectivă.

(1) JO C 45, E, 25.2.2003, p. 277.

(2) JO C 208, 3.9.2003, p. 27.

(3) Avizul Parlamentului European din 4 iunie 2003 (JO C 68 E, 18.3.2004, p. 311), Poziția comună a Consiliului din 9 decembrie 2004 (JO C 63 E, 15.3.2005, p. 26), Poziția Parlamentului European din 13 aprilie 2005 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 23 mai 2005.

(4) JO L 242, 10.9.2002, p. 1.

(5) JO L 121, 11.5.1999, p. 13, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

(6) JO L 309, 27.11.2001, p. 22, astfel cum a fost modificată prin Actul de aderare din 2003.

- (8) Tratatul prevede luarea în considerare a caracteristicilor speciale ale regiunilor comunitare ultraperiferice, respectiv departamentele franceze de peste mări, Insulele Azore, Madeira și Insulele Canare.
- (9) În 1997, o conferință diplomatică adoptă un protocol de modificare a Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, astfel cum a fost modificat prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare MARPOL). Acest protocol adaugă o nouă anexă VI la MARPOL, conținând reglementări privind prevenirea poluării aerului de către nave. Protocolul din 1997 și, în consecință, anexa VI la MARPOL au intrat în vigoare la data de 19 mai 2005.
- (10) Anexa VI la MARPOL prevede ca anumite zone să fie desemnate ca zone de control al emisiilor de oxid de sulf (denumite în continuare zone de control al emisiilor de SOx). Ea desemnează deja Marea Baltică drept o astfel de zonă. Discuțiile din cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) au avut drept rezultat un acord privind principiul desemnării Mării Negre, inclusiv Marea Măneacă, ca zonă de control al emisiilor de SOx în urma intrării în vigoare a anexei VI.
- (11) Dată fiind natura globală a navigației maritime, trebuie depuse toate eforturile pentru găsirea unor soluții internaționale. Atât Comisia cât și statele membre trebuie să se străduiască să asigure în cadrul OMI o reducere mondială a conținutului maxim autorizat de sulf, inclusiv examinarea posibilității de a desemna noi zone maritime ca zone de control al emisiilor de SOx, în conformitate cu anexa VI la MARPOL.
- (12) Pentru realizarea scopurilor prezentei directive este necesară îndeplinirea obligațiilor cu privire la conținutul de sulf al combustibililor marini. Sunt necesare prelevarea eficientă a eșantioanelor și penalizările de descurajare în întreaga Comunitate pentru a se asigura punerea în aplicare a prezentei directive într-un mod credibil. Statele membre trebuie să adopte măsuri de aplicare cu privire la vasele care arborează pavilionul lor și la vasele înregistrate sub orice pavilion din porturile lor. De asemenea, este oportun ca statele membre să coopereze îndeaproape pentru a adopta măsuri de aplicare suplimentare cu privire la alte vase, în conformitate cu dreptul maritim internațional.
- (13) Pentru a acorda industriei maritime o perioadă suficientă de timp în vederea realizării unor adaptări tehnice la limita maximă de 0,1 % sulf din greutate pentru combustibilii marini utilizați de navele de navigație interioară și de navele aflate la dană în porturile comunitare, data la care urmează să fie aplicată această cerință trebuie să fie 1 ianuarie 2010.
- Deoarece acest termen ar putea crea probleme tehnice Greciei, este oportună acordarea unei derogări temporare pentru unele vase specifice care operează pe teritoriul Republicii Elene.
- (14) Prezenta directivă trebuie considerată ca o primă etapă în cadrul unui proces continuu de reducere a emisiilor navelor, oferind perspective pentru noi reduceri ale emisiilor prin limite inferioare ale conținutului de sulf al combustibililor și tehnologii de diminuare a acestui conținut și pentru instrumentele economice care urmează să fie realizate ca un stimul în vederea realizării unor reduceri semnificative.
- (15) Este esențial să se întărească pozițiile statelor membre în cadrul negocierilor OMI, în special pentru a promova, în faza de revizie a anexei VI la MARPOL, luarea în considerare a unor măsuri mai ambițioase în privința limitărilor mai severe pentru conținutul de sulf în tipurile de păcură grea utilizate în motoarele navale și folosirea unor măsuri echivalente alternative de reducere a emisiilor.
- (16) În rezoluția sa A.926(22), Adunarea OMI a invitat guvernele, în special cele din regiunile în care au fost desemnate zone de control al emisiilor de SOx, să asigure disponibilitatea păcurii grele cu conținut redus de sulf în zonele din cadrul jurisdicției lor și să solicite industriei petroliere și industriei navale să faciliteze disponibilitatea și utilizarea păcurii grele cu conținut redus de sulf. Statele membre trebuie să ia măsuri, după caz, pentru a se asigura că furnizorii locali de combustibili marini pun la dispoziție combustibilul care respectă aceste cerințe, în cantități suficiente pentru a satisface cererea.
- (17) OMI adoptă indicații privind prelevarea eșantioanelor de păcură pentru determinarea modului de respectare a prevederilor anexei VI la MARPOL și urmează să elaboreze în curând indicații privind sistemele de purificare a gazelor de evacuare și alte metode tehnologice pentru limitarea emisiilor de SOx în zonele de control al emisiilor de SOx.
- (18) Directiva 2001/80/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2001 privind limitarea emisiilor în aer de anumiți poluanți provenind de la instalațiile de ardere mari ⁽¹⁾ reformează Directiva 88/609/CEE a Consiliului ⁽²⁾. Directiva 1999/32/CE trebuie revizuită în consecință, după cum se prevede la articolul 3 alineatul (4) din aceasta.

(1) JO L 309, 27.11.2001, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată prin Actul de aderare din 2003.

(2) JO L 336, 7.12.1988, p. 1.

- (19) Este oportun ca actualul Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave înființat prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ să asiste Comisia în contextul aprobării tehnologiilor de reducere a emisiilor.
- (20) Cu condiția de a nu avea efecte asupra ecosistemelor și de a fi realizate în conformitate cu mecanismele de omologare și control corespunzătoare, tehnologiile de reducere a emisiilor pot asigura reduceri ale emisiilor cel puțin echivalente sau chiar mai mari decât cele care pot fi obținute prin utilizarea combustibililor cu conținut redus de sulf. Este esențial să existe condiții corecte pentru promovarea realizării unor noi tehnologii de reducere a emisiilor.
- (21) Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă trebuie să acorde asistență Comisiei și statelor membre, după caz, în privința monitorizării punerii în aplicare a prezentei directive.
- (22) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a atribuțiilor de punere în aplicare conferite Comisiei ⁽²⁾.
- (23) Directiva 1999/32/CE trebuie modificată în consecință,
- 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;
 - (h) combustibilii utilizați la bordul vaselor care folosesc tehnologii aprobate de reducere a emisiilor, în conformitate cu articolul 4c”;

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 1999/32/CE se modifica după cum urmează:

1. articolul 1 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 415/2004 al Comisiei (JO L 68, 6.3.2004, p. 10).

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

2. articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1, prima liniuța se înlocuiește cu următorul text:

„— orice combustibil lichid derivat din petrol, exclusiv combustibilul marin, care se încadrează la codul CN 2710 19 51 până la 2710 19 69, sau”;

(b) la punctul 2, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„motorină înseamnă:

— orice combustibil lichid derivat din petrol, exclusiv combustibilul marin, care se încadrează la codul NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 sau 2710 19 49 sau

— orice combustibil lichid derivat din petrol, exclusiv combustibilul 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 în conformitate cu metoda ASTM D86”;

(c) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. *combustibil marin* înseamnă orice combustibil lichid derivat din țitei destinat utilizării sau utilizat la bordul unui vas, inclusiv acei combustibili definiți în ISO 8217;”

(d) se introduc următoarele puncte:

„3a. *combustibil pentru motoare diesel navale* înseamnă orice combustibil marin care are o vâscozitate sau densitate care se încadrează în intervalele de vâscozitate sau densitate definite pentru tipurile DMB și DMC în Tabelul 1 din ISO 8217;

3b. *combustibil pentru motoare navale* înseamnă orice combustibil marin care are o vâscozitate sau densitate care se încadrează în intervalele de vâscozitate sau densitate definite pentru tipurile DMX și DMA în Tabelul 1 din ISO 8217;

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 amaratate 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;

„Articolul 3

Conținutul maxim de sulf al păcurii grele

3j. *navă de navigație interioară* înseamnă un vas destinat special utilizării pe căi de navigație interioare, în conformitate cu definiția din Directiva 82/714/CEE a Consiliului din 4 octombrie 1982 privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară (*), inclusiv toate navele care au:

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura că, de la 1 ianuarie 2003, tipurile de păcură grea nu sunt utilizate pe teritoriul lor în cazul în care conținutul de sulf al acestora depășește 1 % din greutate.

(i) un certificat comunitar de navigare pentru navele de navigație interioară, astfel cum sunt definite în Directiva 82/714/CEE,

(2) (i) Sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, această cerință nu se aplică tipurilor de păcură grea utilizate:

(ii) un certificat emis în temeiul articolului 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin;

(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 aer de anumiți poluanți provenind de la instalațiile mari de ardere (*), care sunt considerate instalații noi în conformitate cu definiția dată în articolul 2 alineatul (9) și care respectă limitele emisiilor de bioxid de sulf pentru astfel de instalații stabilite în anexa IV la respectiva directivă și aplicate în conformitate cu articolul 4;

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;

(b) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE, care sunt considerate existente în conformitate cu definiția dată în articolul 2 alineatul (10), în cazul în care emisiile de bioxid de sulf produse de aceste instalații sunt mai mici sau egale cu 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată și în cazul în care, de la 1 ianuarie 2008, emisiile de bioxid de sulf produse de instalațiile de ardere prevăzute la articolul 4 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2001/80/CE sunt mai mici sau egale cu cele rezultate din respectarea valorilor limită ale emisiilor pentru instalații noi cuprinse în anexa IV partea A la directiva respectivă și, după caz, se aplică articolele 5, 7 și 8;

3l. *regiuni ultraperiferice* înseamnă departamentele franceze de peste mări, Insulele Azore, Madeira și Insulele Canare, după cum se stabilește la articolul 299 din Tratat;

3m. *tehnologie de reducere a emisiilor* înseamnă un sistem de purificare a gazelor de evacuare sau oricare altă metodă tehnologică ce poate fi verificată și pusă în aplicare;

(*) JO L 301, 28.10.1982, p. 1, astfel cum a fost modificată prin Actul de aderare din 2003;”

(e) punctul 6 se elimină;

(c) în alte instalații de ardere care nu se încadrează la literele (a) sau (b), în cazul în care emisiile de bioxid de sulf produse de respectivele instalații nu depășesc 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;

3. articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

- (d) pentru ardere în rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de bioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, se încadrează în limita ce urmează a fi stabilită de fiecare stat membru, care nu va depăși $1\ 700\ \text{mg}/\text{Nm}^3$. Aceasta nu se aplică instalațiilor de ardere care se încadrează la litera (a) sau, de la data de 1 ianuarie 2008, celor care se încadrează la litera (b).

- (ii) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că nicio instalație de ardere care utilizează păcură grea 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.

(3) Dispozițiile alineatului (2) se revizuiesc și, după caz, se modifică ținând seama de orice modificare viitoare a Directivei 2001/80/CE.

(*) JO L 309, 27.11.2001, p. 1, astfel cum a fost modificată prin Actul de aderare din 2003;

4. articolul 4 se modifică după cum urmează:

- (a) de la data de 1 ianuarie 2010:
- (i) la alineatul (1), cuvintele „inclusiv tipuri de combustibili pentru motoare navale” se elimină;
- (ii) alineatul (2) se elimină;
- (b) de la data de 11 august 2005, alineatele (3) și (5) se elimină;

5. se inserează următoarele articole:

„Articolul 4a

Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați în zonele de control al emisiilor de SO_x și de către navele de pasageri care efectuează servicii regulate spre sau către porturi comunitare

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că nu se utilizează combustibili marini 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 în cazul în care conținutul de sulf al respectivelor combustibili depășește 1,5 % din greutate. Această dispoziție se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Comunității.

(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.

(4) De la data menționată la alineatul (2) litera (a), statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că nu sunt utilizați combustibili marini în apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării de către navele de pasageri care efectuează servicii regulate spre sau din

orice port comunitar în cazul în care conținutul de sulf al respectivilor combustibili depășește 1,5 % din greutate. Statele membre răspund de punerea în aplicare a acestei cerințe cel puțin pentru navele care arborează pavilionul lor și navele înregistrate sub orice pavilion, cât timp se află în porturile lor.

(5) De la data menționată la alineatul (2) litera (a), statele membre solicită completarea corectă a jurnalelor de bord ale navelor, inclusiv operațiile de schimbare a combustibilului, ca o condiție a intrării navelor în porturile comunitare.

(6) De la data menționată la alineatul (2) litera (a) și în conformitate cu Regulamentul 18 din anexa VI la MARPOL, statele membre:

- țin un registru al furnizorilor locali de combustibili marini;
- se asigură că furnizorul specifică în nota de livrare a combustibilului conținutul de sulf al tuturor combustibililor marini vânduți pe teritoriul lor, această notă fiind însoțită de o probă sigilată purtând semnătura reprezentantului vasului care face recepția;
- 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 combustibilului;
- asigură aplicarea unor măsuri de remediere, după caz, pentru a aduce într-o stare de conformitate cu specificația orice combustibil marin neconform.

(7) De la data menționată la alineatul (2) litera (a), statele membre se asigură că tipurile de combustibil pentru motoare diesel navale nu sunt introduse pe piața de pe teritoriul lor în cazul în care conținutul de sulf al acestor tipuri de combustibil pentru motoare diesel navale depășește 1,5 % din greutate.

(8) Comisia transmite statelor membre notificări privind datele de aplicare menționate la alineatul (2) litera (b) și publică aceste date în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4b

Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați de navele de navigație interioară și de navele aflate la dană în porturile comunitare

(1) De la 1 ianuarie 2010, statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că următoarele nave nu utilizează combustibili navali cu un conținut de sulf ce depășește 0,1 % din masă:

- (a) navele de navigație interioară; și
- (b) navele aflate la dană în porturile comunitare, acordând echipajului suficient timp pentru a finaliza orice operație 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 perioada de timp a oricărei operații de schimbare a combustibilului să fie înregistrată în jurnalele de bord ale vasului.

(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 de navigație interioară care dețin un certificat ce dovedește conformitatea cu Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată, cât timp navele respective se află pe mare;
- (c) până la 1 ianuarie 2012 pentru navele menționate în anexă și care operează exclusiv pe teritoriul Republicii Elene;
- (d) navelor care întrerup funcționarea tuturor motoarelor și utilizează electricitate de pe țărm cât timp se află la dană în porturi.

(3) De la 1 ianuarie 2010, statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibil pentru motoare navale în cazul în care conținutul de sulf al acestora depășește 0,1 % din greutate.

Articolul 4c

Încercarea și utilizarea noilor tehnologii de reducere a emisiilor

(1) Statele membre, în cooperare cu alte state, pot, după caz, să aprobe încercări pentru tehnologiile de reducere a emisiilor navelor pe navele care arborează pavilionul lor sau în zonele maritime aflate sub jurisdicția lor. În timpul acestor încercări utilizarea combustibililor marini care respectă cerințele articolelor 4a și 4b nu este obligatorie, cu condiția ca:

- Comisia și orice stat în care se găsește portul respectiv să fie anunțate în scris cu cel puțin șase luni înainte începerii încercărilor;
- autorizațiile pentru încercări să nu depășească o durată de 18 luni;
- toate navele implicate să instaleze echipamente asigurate împotriva manipulării frauduloase pentru monitorizarea continuă a emisiilor de gaze de coș și să utilizeze aceste echipamente pe întreaga perioadă a încercărilor;
- 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;
- 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;
- să existe o evaluare a impactului asupra mediului marin, în special asupra ecosistemelor din porturile și estuarele închise pe întreaga perioadă a încercărilor și
- rezultatele complete să fie transmise Comisiei și să fie făcute publice în termen de șase luni de la finalizarea încercărilor.

(2) Tehnologiile de reducere a emisiilor pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru 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 privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) (*), luând în considerare:

- indicațiile care urmează să fie elaborate de OMI;

- rezultatele oricăror încercări efectuate în conformitate cu alineatul (1);
- efectele asupra mediului, inclusiv reducerile realizabile ale emisiilor și impactul asupra ecosistemelor în porturile și estuarele închise;
- fezabilitatea monitorizării și verificării.

(3) Se stabilesc criterii pentru utilizarea tehnologiilor de reducere a emisiilor de către navele care arborează orice pavilion în porturi și estuare închise din Comunitate, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 alineatul (2). Comisia comunică aceste criterii către OMI.

(4) Ca alternativă la utilizarea combustibililor marini cu conținut redus de sulf care respectă cerințele articolelor 4a și 4c, statele membre pot permite navelor să utilizeze o tehnologie omologată de reducere a emisiilor, cu condiția ca aceste nave:

- să înregistreze în mod continuu 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;
- să fie dotate cu echipament de monitorizare continuă a emisiilor și
- să prezinte o documentație temeinică referitoare la faptul că orice fluxuri de deșuri deversate în porturile și estuarele închise nu au un impact asupra ecosistemelor, pe baza criteriilor comunicate către OMI de statele în care se găsesc porturile respective.

(*) JO L 324, 29.11.2002, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 415/2004 al Comisiei (JO L 68, 6.3.2004, p. 10);"

6. articolul 6 se modifică după cum urmează:

- (a) se inserează următorul alineat:

„(1a) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea dispozițiilor relevante ale articolelor 4a și 4b privind conținutul de sulf al combustibililor marini.

Fiecare dintre următoarele metode de prelevare a eşantioanelor, analiză și inspecție se utilizează după caz:

- prelevarea eşantioanelor de combustibil marin destinat arderii la bordul navelor în timp ce este livrat navelor, în conformitate cu indicațiile OMI, și analiza conținutului de sulf al acestuia;
- prelevarea eşantioanelor și analiza conținutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii al bordul navelor, conținut în rezervoare, după caz, și în eşantioane sigilate de combustibil la bordul navelor;
- inspectarea jurnalelor de bord ale navelor și a notelor de livrare a combustibilului.

Prelevarea eşantioanelor începe la data la care intră în vigoare limita aplicabilă privind conținutul maxim de sulf al combustibilului. Aceasta se efectuează cu o frecvență suficientă, în cantități suficiente și astfel încât eşantioanele să fie reprezentative pentru combustibilul examinat și pentru combustibilul utilizat de nave pe perioada în care se află în zonele maritime, porturile și căile navigabile interioare respective.

Statele membre iau, de asemenea, măsuri rezonabile, după caz, pentru monitorizarea conținutului de sulf al combustibililor marini, alții decât cei la care se aplică articolele 4a și 4b.”;

- (b) la alineatul (2), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) metoda ISO 8754 (1992) și PrEN ISO 14596 pentru păcură grea și combustibili marini;”

7. articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Raportarea și revizuirea

(1) Pe baza rezultatelor prelevării de eşantioane, a analizelor și inspecțiilor efectuate în conformitate cu articolul 6, statele membre transmit Comisiei, până la data de 30 iunie a fiecărui an, un scurt raport privind conținutul de sulf al combustibililor lichizi care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentei directive și care au fost utilizați pe teritoriul lor pe parcursul anului calendaristic precedent. Raportul respectiv

include evidența numărului total de eşantioane testate pe tipuri de combustibili și menționează cantitatea corespunzătoare de combustibil utilizată, precum și media calculată a conținutului de sulf. De asemenea, statele membre raportează numărul de verificări efectuate la bordul navelor și înregistrează media conținutului de sulf al combustibililor marini utilizați pe teritoriul lor care nu se încadrează în domeniul de aplicare al prezentei directive la 11 august 2005.

(2) Până în 2008, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului pe baza, *inter alia*, a:

- (a) rapoartelor anuale prezentate în conformitate cu alineatul (1);
- (b) tendințelor observate ale calității aerului, ale acidifierii, ale costurilor combustibililor și ale tranziției de la un mod de transport la altul;
- (c) progreselor înregistrate în domeniul reducerii emisiilor de oxizi de sulf ale navelor prin mecanisme ale OMI care urmează inițiativele comunitare în acest domeniu;
- (d) o nouă analiză a raportului cost/eficiență, inclusiv avantajele directe și indirecte pentru mediu ale măsurilor conținute în articolul 4a alineatul (4) și a măsurilor suplimentare care pot fi luate pentru reducerea emisiilor și
- (e) punerea în aplicare a articolului 4c.

Comisia poate prezenta împreună cu raportul și propuneri de modificare a prezentei directive, în special cu privire la:

- o a doua etapă a valorilor limită ale conținutului de sulf stabilite pentru fiecare categorie de combustibil și
- ținând seama de lucrările realizate în cadrul OMI, zonele maritime în care urmează să fie utilizați combustibilii marini cu conținut redus de sulf.

Comisia acordă o atenție deosebită propunerilor privind:

- (a) desemnarea unor zone suplimentare de control al emisiilor de SO_x;
- (b) reducerea, în cazul în care este posibil până la 0,5 %, a limitelor conținutului de sulf pentru combustibilii marini utilizați în zonele de control al emisiilor de SO_x;
- (c) măsuri alternative sau complementare.

(3) Până la data de 31 decembrie 2005, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la posibila utilizare a instrumentelor economice, inclusiv mecanisme precum drepturile diferențiate și redevențele pe kilometru, permisele de emisii negociabile și compensările.

Comisia poate lua în considerare prezentarea unor propuneri privind instrumentele economice ca măsuri alternative sau complementare în contextul revizuirii din 2008, cu condiția ca avantajele în domeniul mediului înconjurător și al sănătății să poată fi clar demonstrate.

(4) Orice modificări necesare pentru a aduce adaptări tehnice articolului 2 punctele 1, 2, 3, 3a, 3b și 4 sau articolului 6 alineatul (2) în lumina progresului științific și tehnic se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 alineatul (2). Astfel de adaptări nu au drept rezultat nici o schimbare majoră a domeniului de aplicare al prezentei directive sau a limitelor conținutului de sulf din combustibilii specificați în prezenta directivă.”;

8. articolul 9 se înlocuiește cu următorul text.

„Articolul 9

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE a Consiliului (*), având în vedere dispozițiile articolului 8.

Adoptată la Strasbourg, 6 iulie 2005.

Pentru Parlamentul European

Președintele

J. BORREL FONTELLES

Pentru Consiliu

Președintele

J. STRAW

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/458/CE se stabilește la trei luni.

(3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

(*) JO L 184, 17.7.1999, p. 23;”

9. se adaugă textul prevăzut la anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 11 august 2006. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin 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.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

ANEXĂ

„ANEXĂ

VASE GRECEȘTI

NUMELE VASULUI	ANUL LIVRĂRII	Nr. OMI
ARIADNEPALACE	2002	9221310
IKARUSPALACE	1997	9144811
KNOSSOPALACE	2001	9204063
OLYMPIAPALACE	2001	9220330
PASIPHAEPALACE	1997	9161948
FESTOSPALACE	2001	9204568
EUROPAPALACE	2002	9220342
BLUESTAR I	2000	9197105
BLUESTAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKAORI	1991	9035876
SOPHOKLISVENIZELOS	1990	8916607”