



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 15.7.2011
COM(2011) 439 final

2011/0190 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 1999/32/CE privind reducerea conținutului de sulf din
anumiți combustibili marini**

{SEC(2011) 918 final}

{SEC(2011) 919 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Contextul general

Promovarea unei economii mai eficiente din punct de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive constituie un element central al Strategiei Europa 2020¹. În acest context, reducerea suplimentară a poluării aerului este importantă pentru îmbunătățirea sănătății umane și a mediului, contribuind la crearea unei Europe mai durabile. Acțiunile UE din ultimele decenii au avut drept rezultat o reducere considerabilă a emisiilor de poluanți atmosferici, inclusiv dioxid de sulf (SO₂), oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili, amoniac și pulberi în suspensie (PM). Cea mai mare pondere a acestor reduceri a fost atinsă de sursele terestre de emisii, cum ar fi instalațiile industriale sau transportul rutier. Se preconizează că reducerea suplimentară a acestor poluanți va aduce beneficii semnificative pentru sănătatea cetățenilor UE, mediu și economie în general.

De-a lungul timpului, s-a acordat mai puțină atenție surselor maritime de emisii în raport cu sursele terestre. Cu toate acestea, având în vedere că emisiile maritime de poluanți atmosferici pot parcurge distanțe mari, acestea pot afecta zona terestră. Previziunile din 2005 indică faptul că, în lipsa unei acțiuni reglementare suplimentare, creșterea continuă a emisiilor de SO₂ și NO_x din sectorul maritim va depăși emisiile totale ale acestor poluanți din toate sursele terestre până în 2020².

Motivele și obiectivele propunerii

Conținutul de sulf al unui combustibil lichid determină în principal emisiile de SO₂ asociate cu arderea combustibilului respectiv, precum și formarea de pulberi (secundare) în suspensie (PM). Directiva 1999/32/CE, astfel cum a fost modificată, reglementează conținutul de sulf al combustibililor folosiți în transportul maritim și încorporează în cadrul legislației UE o serie de norme convenite în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI). În special, directiva încorporează norme mai stricte privind conținutul de sulf al combustibililor marini care urmează să fie folosiți în zone care necesită o protecție specială a mediului, și anume zonele de control al emisiilor de sulf³ (ZCES).

În urma modificării directivei în 2005 și cu sprijinul ferm din partea UE, regulile OMI, referitoare printre altele și la emisiile de SO₂, au fost revizuite în octombrie 2008. Regulile sunt prevăzute în anexa VI la Convenția pentru prevenirea poluării de către nave 73/78 (anexa VI revizuită la MARPOL)⁴. Încă de la momentul adoptării modificării din 2005 a directivei, colegiuitorii UE, prevăzând necesitatea unei reduceri suplimentare a emisiilor produse de

¹ Comunicarea Comisiei, Strategia Europa 2020 privind o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, COM(2010) 2020 final.

² SEC (2005) 1133: Documentul de lucru al serviciilor Comisiei de însoțire pentru Comunicarea cu privire la strategia tematică privind poluarea aerului (COM(2005)446 final), Directiva privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (COM(2005)447 final) și Documentul de lucru al serviciilor Comisiei cu privire la punerea în aplicare a politicii UE privind calitatea aerului și de pregătire pentru revizuirea amplă a acesteia, SEC(2011)342 final.

³ În cadrul UE, ZCES cuprinde Marea Baltică și Marea Nordului, precum și Canalul Mânecii.

⁴ Rezoluția MEPC.176(58) adoptată la 10 octombrie 2008 (anexa VI revizuită la MARPOL).

nave, au solicitat Comisiei să reexamineze cerințele juridice relevante privind conținutul de sulf al combustibililor lichizi.

Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Prezenta propunere este conformă cu articolul 191 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), având obiectivul de a asigura un nivel ridicat de protecție a sănătății umane și a mediului. De asemenea, aceasta este coerentă cu Strategia 2020 a UE și cu inițiativele emblematice asociate acesteia, în special cele referitoare la foile de parcurs privind o societate cu emisii scăzute de carbon și Uniunea inovării, precum și la politicile UE existente în domeniul transportului durabil.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

Consultare publică

Pentru elaborarea acestei modificări, Comisia a desfășurat o consultare electronică la care au avut acces toate părțile interesate (inclusiv organizații, state membre, ONG-uri, publicul larg) în perioada 29 octombrie 2010 - 5 ianuarie 2011. Părților interesate li s-a solicitat să-și exprime opiniile cu privire la eventuala încorporare în legislația UE a celor mai recente reguli OMI. De asemenea, pe lângă consultarea publică, Comisia s-a consultat periodic cu reprezentanții statelor membre și cu alte părți interesate.

La consultarea publică s-au primit 244 de răspunsuri din partea diferitor organizații. Contribuția importantă a anexei VI revizuite la MARPOL în ceea ce privește îmbunătățirea calității aerului în UE a fost recunoscută la scară largă de către toate părțile interesate. Majoritatea respondenților consideră că dispozițiile UE privind tehnologiile de reducere a emisiilor ar trebui alinate la anexa VI revizuită la MARPOL. În opinia acestora, ar trebui să se asigure o gamă variată de tehnologii de reducere a emisiilor, precum și măsuri corespunzătoare de protecție a mediului. S-a manifestat un consens general cu privire la faptul că consolidarea și armonizarea monitorizării și a punerii în aplicare a standardelor privind conținutul de sulf reprezintă un instrument important care ar asigura realizarea îmbunătățirilor prevăzute în materie de mediu. Anumite părți interesate și-au exprimat îngrijorarea cu privire la costurile aferente noilor cerințe și riscul potențial de transferuri modale (de la transportul maritim pe distanțe scurte la camioane), în special în zonele cu standarde mai stricte privind conținutul de sulf (ZCES). Alți respondenți au subliniat necesitatea unei acțiuni prompte din partea UE care să încurajeze răspunsul industriei de profil și să protejeze beneficiile de mediu ale anexei VI revizuite la MARPOL.

Mai multe informații detaliate privind rezultatele consultării publice sunt prezentate în evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere⁵.

Expertiză externă și informații publice

S-au realizat anumite studii în sprijinul lucrărilor pregătitoare care au condus la formularea prezentei propuneri. Odată finalizate, studiile au fost făcute publice pe site-ul internet al Comisiei dedicat politicilor UE privind emisiile din transportul maritim: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

⁵ SEC [referință]

Rezultatele evaluării impactului

Este de așteptat ca noile valori limită internaționale privind conținutul de sulf al combustibililor marini să reducă în mod semnificativ emisiile de dioxid de sulf din sectorul maritim. Aceasta va contribui în mare măsură la realizarea obiectivelor generale de mediu prevăzute de Strategia tematică privind poluarea aerului din 2005, precum și a obiectivelor specifice prevăzute în directivă. De asemenea, s-ar genera beneficii auxiliare importante în ceea ce privește reducerea emisiilor de pulberi în suspensie și de NO_x (un precursor important al ozonului troposferic). Este esențial să se asigure materializarea acestor beneficii preconizate, nu în ultimul rând în scopul promovării respectării valorilor limită existente privind calitatea aerului înconjurător.

Evaluarea impactului confirmă eficiența din punct de vedere al costurilor a alinierii complete a directivei la standardele OMI mai stricte privind calitatea combustibililor și la regulile aplicabile metodelor de reducere a emisiilor. Conform rezultatelor evaluării, anexa VI la MARPOL, revizuită în 2008, oferă UE beneficii estimate la 15 - 34 de miliarde EUR în ceea ce privește îmbunătățirea sănătății și reducerea mortalității. Costurile implementării revizuirii variază între 2,6 și 11 miliarde EUR. Ca atare, revizuirea oferă beneficii de la trei până la treisprezece ori mai mari decât costurile.

În afară de alinierea directivei la regulile OMI, evaluarea impactului recomandă păstrarea unei legături între standardele mai stricte privind calitatea combustibililor în cadrul ZCES și cele aplicabile navelor de pasageri care operează în serviciu regulat în afara ZCES. Cu toate acestea, introducerea unui nou standard ZCES pentru navele de pasageri va fi amânată cu 5 ani pentru a se evita eventualele probleme privind disponibilitatea combustibililor. Raporturile costuri-beneficii pentru această opțiune variază între 1,5 și 6 (dacă standardul de 0,1% este introdus în 2020) și între 0,8 și 10 (dacă standardul de 0,1% este introdus în 2025).

De asemenea, evaluarea impactului analizează aspectele identificate pe parcursul revizuirii directivei, indicând în special faptul că există anumite deficiențe în ceea ce privește dispozițiile de punere în aplicare a directivei (în special cu privire la eșantionare și raportare). Evaluarea impactului sugerează ca inițial să se elaboreze orientări privind monitorizarea și aplicarea directivei și, în cazul în care această abordare nu are succes, să se adopte măsuri obligatorii.

În cele din urmă, evaluarea impactului recomandă de asemenea Comisiei Europene și statelor membre să utilizeze și, atunci când este posibil și dacă este necesar, să adapteze instrumentele existente pentru a asista industria în tranziția către cele mai bune standarde tehnologice noi disponibile, inclusiv cele convenite de OMI sau de alte organizații relevante (în special pentru emisiile de NO_x, PM și GES).

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Rezumatul acțiunii propuse

Obiectivul prezentei propuneri este de a revizui Directiva 99/32/CE privind conținutul de sulf din anumiți combustibili lichizi cu scopul de a:

(1) alinia directiva la regulile OMI referitoare la standardele privind calitatea combustibililor, inclusiv standardele aplicabile în afara ZCES.

(2) alinia directiva la regulile OMI referitoare la metodele de reducere a emisiilor.

(3) păstra legătura dintre standardele mai stricte privind calitatea combustibililor în interiorul ZCES (unde în prezent conținutul maxim de sulf al combustibililor marini trebuie să fie de 1,5% și, începând din 2015, de 0,1%) și cele aplicabile navelor de pasageri care operează în serviciu regulat în afara ZCES (în prezent, de 1,5%).

(4) consolida sistemul UE de monitorizare și aplicare a legii.

Încorporarea în cadrul legislației UE a standardelor internaționale privind calitatea combustibililor ar consolida eficiența standardelor respective, întrucât acestea ar fi monitorizate și aplicate în cadrul sistemului UE, care este mai eficient decât sistemul internațional de aplicare. Propunerea de promovare și extindere a accesului la utilizarea de metode inovatoare de reducere a emisiilor ca opțiune echivalentă de punere în conformitate abordează preocupările privind implicațiile financiare care rezultă din noile reguli OMI pentru anumite industrii. Aceasta ar reduce în mod semnificativ costurile de punere în conformitate cu regulile OMI (de la 50% până la 88%) și ar promova soluții industriale inovatoare, aliniate la prioritățile Strategiei Europa 2020 și la articolul 3 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE). De asemenea, standardele mai stricte privind calitatea combustibililor pentru navele de pasageri care operează în serviciu regulat și care își desfășoară activitatea în principal în porturi sau aproape de țărm ar asigura îmbunătățirea calității aerului în zonele costiere. Introducerea unor standarde mai stricte privind calitatea combustibililor pentru navele de pasageri ar urma să fie amânată cu 5 ani în raport cu ZCES pentru a se evita eventualele probleme privind disponibilitatea combustibililor. În cele din urmă, consolidarea sistemului UE de monitorizare și aplicare a legii trebuie luat în calcul în special deoarece standardele mult mai stricte privind calitatea combustibililor și costurile asociate respectării standardelor respective pot stimula eludarea.

Aceste acțiuni vor asigura o mai bună implementare și aplicare a directivei de către autoritățile naționale și vor facilita respectarea acestora de către industrie, rezultatul fiind un nivel mai ridicat de protecție a mediului.

Temeiul juridic

Principalul obiectiv al directivei este protecția mediului. Prin urmare, propunerea se bazează pe articolul 192 din TFUE.

Principiul subsidiarității

Dreptul UE de a reglementa conținutul de sulf al combustibililor lichizi cu impact considerabil asupra pieței interne și asupra mediului este prevăzut în TFUE. Articolul 3 din TUE prevede că „Uniunea instituie o piață internă. Aceasta acționează pentru dezvoltarea durabilă a Europei, întemeiată pe o creștere economică echilibrată și pe stabilitatea prețurilor, pe o economie socială de piață cu grad ridicat de competitivitate, care tinde spre ocuparea deplină a forței de muncă și spre progres social, precum și pe un nivel înalt de protecție și de îmbunătățire a calității mediului”. De asemenea, articolul 191 din TFUE prevede că „politica Uniunii în domeniul mediului contribuie la [...] consolidarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului, protecția sănătății oamenilor, utilizarea prudentă și rațională a resurselor naturale, promovarea măsurilor la nivel internațional cu scopul de a aborda problemele de mediu existente la nivel regional sau global [...]”.

Dimensiunea globală a transportului maritim și impactul transfrontalier al poluării aerului rezultat în urma arderii combustibililor care conțin sulf necesită stabilirea de norme comune pentru toate statele membre. În absența acestor norme, se aplică diferite standarde naționale pentru navele care își desfășoară activitatea în apele UE. Un astfel de mozaic juridic ar complica funcționarea industriei de transport maritim în UE și ar ridica costurile, denaturând, prin urmare, piața internă.

Doar o acțiune armonizată la nivelul UE, cu sistemul său consolidat de monitorizare și aplicare, ar asigura punerea în aplicare eficientă a standardelor internaționale privind calitatea combustibililor pe teritoriul statelor membre⁶.

Explicarea detaliată a propunerii

Articolul 1

Prezentul articol detaliază fiecare dintre modificările propuse la Directiva 1999/32/CE.

- (1) Articolul 2 din Directiva 1999/32/CE se modifică pentru a adapta definițiile privind combustibilul pentru motoare diesel și combustibilul pentru motoare navale la cel mai recent standard ISO, precum și pentru a extinde definiția metodei de reducere a emisiilor și a o alinia la definiția echivalențelor din regula 4 prevăzută în anexa VI revizuită la MARPOL.
- (2) Articolul 3 se modifică pentru a revizui dispozițiile privind conținutul maxim de sulf al păcurii grele în urma adoptării Directivei 2010/75 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării)⁷, care reformează legislația europeană privind emisiile industriale.
- (3) Se adaugă articolul 3a pentru a asigura faptul că combustibilii marini nu sunt utilizați sau introduși pe piața statelor membre dacă au un conținut de sulf care depășește standardul general de 3,5% din greutate. În special, această dispoziție abordează riscul ca posibilitatea de a utiliza păcura grea în combinație cu metodele de reducere a emisiilor în locul combustibililor distilați cu un conținut redus de sulf să aibă drept rezultat utilizarea și introducerea pe piață a combustibililor de slabă calitate. Metodele de reducere ar permite desulfurarea combustibililor cu conținut ridicat de sulf și reducerea emisiilor de dioxid de sulf în atmosferă. Cu toate acestea, în cazul în care combustibilii de slabă calitate cu conținut ridicat de sulf sunt utilizați pentru reducere, rezultatul ar putea fi evacuarea de ape reziduale de mare densitate, cu efecte negative asupra mediului marin. Asigurarea unui nivel minim de calitate a combustibililor vizează, de asemenea, prevenirea riscurilor de defectare a motoarelor navale;
- (4) Articolul 4 privind conținutul maxim de sulf din combustibilul pentru motoare se modifică pentru a elimina trimerile la datele de intrare în vigoare a limitelor privind conținutul de sulf, care au devenit caduce.
- (5) Articolul 4a se modifică pentru:

⁶ Mai multe explicații detaliate privind principiul subsidiarității sunt disponibile în evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere.

⁷ JO L 334, 17.12.2010, p. 17.

- introducerea unei noi dispoziții referitoare la standardul privind conținutul de sulf al combustibililor, aplicabil în afara ZCES („standard general”);
 - alinierea standardelor privind conținutul de sulf al combustibililor, aplicabil în cadrul ZCES, la anexa VI revizuită la MARPOL;
 - introducerea în 2020 a unei limite privind conținutul de sulf de 0,1% pentru navele de pasageri care operează în afara ZCES, restabilind, prin urmare, legătura cerințelor aplicabile navelor de pasageri care operează în afara ZCES cu cele aplicabile navelor care operează în interiorul ZCES;
 - clarificarea faptului că registrul furnizorilor locali de combustibili marini, care trebuie ținut de statele membre, trebuie făcut public;
 - eliminarea trimiterilor caduce;
 - împuternicirea Comisiei să desemneze noi ZCES pe baza deciziei OMI.
- (6) Articolul 4b se modifică pentru a elimina scutirea de la obligația prevăzută la articolul 4b aliniatul (1) pentru anumite nave care operează în Republica Elenă, întrucât perioada pentru care a fost acordată aceasta a expirat, precum și pentru a elimina trimiterea la datele de intrare în vigoare a limitelor privind conținutul de sulf, care au devenit caduce.
- (7) Articolul 4c se modifică și se adaugă articolele 4d și 4e pentru a alinia directiva la anexa VI revizuită la MARPOL și pentru a o adapta la progresul tehnic. În special, directiva propusă solicită statelor membre să permită navelor să utilizeze metodele de reducere a emisiilor ca alternativă la utilizarea combustibililor marini cu conținut redus de sulf cu condiția ca aceștia să înregistreze încontinuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf echivalente cu cele care ar fi obținute prin utilizarea combustibililor cu conținut redus de sulf. Utilizarea metodelor de reducere a emisiilor face, de asemenea, obiectul anumitor criterii pentru a asigura că aceste metode nu provoacă efecte negative semnificative sau nu prezintă riscuri asupra sănătății umane și mediului. Criteriile vor fi stabilite de către OMI, cu posibilitatea adăugării sau modificării prin decizie a Comisiei sau, în absența instrumentelor OMI, de către Comisia Europeană. Metodele de reducere a emisiilor care urmează să fie utilizate de navele care navighează sub pavilionul unui stat membru vor fi aprobate fie în temeiul Directivei 96/98/CE din 20 decembrie 1996 privind echipamentele marine⁸, fie în temeiul prezentei directive, de către Comitetul pentru siguranță maritimă și prevenirea poluării de către nave, instituit în temeiul Regulamentului 2099/2002/CE. Procedura și condițiile de testare a noilor metode de reducere a emisiilor rămân neschimbate.
- (8) Articolul 6 se modifică pentru a împuternici Comisia să specifice frecvența eșantionării, metodele de eșantionare și definiția unui eșantion din combustibilul examinat, precum și pentru a adapta metoda de determinare a conținutului de sulf și procedura de verificare a combustibilului la cele mai noi standarde tehnice internaționale.

⁸ JO L 46, 17.2.1997, p. 25.

- (9) Articolul 7 se modifică pentru a clarifica domeniul de aplicare al raportului privind conținutul de sulf al combustibililor reglementat de directivă și care urmează să fie înaintat Comisiei de către statele membre și pentru a împuternici Comisia să specifice formatul și conținutul raportului respectiv. De asemenea, modificarea aliniază articolul 7 alineatul (4) privind adaptările dispozițiilor relevante ale directivei la progresul științific și tehnic cu noile reguli de comitologie în temeiul Tratatului de la Lisbona.
- (10) Articolul 8 se elimină, întrucât face referire la o directivă care a fost abrogată.
- (11) Articolul 9 se elimină, întrucât directiva nu prevede acte de punere în aplicare.
- (12) Se adaugă articolul 9a pentru a se preciza condițiile de exercitare a competenței de adoptare a actelor delegate de către Comisia Europeană.

Articolul 2

Acest articol solicită statelor membre să transpună directiva propusă.

Articolul 3

Acest articol vizează data intrării în vigoare a directivei propuse.

Articolul 4

Acest articol adresează statelor membre directiva propusă.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE OBSERVAȚII

Propunerea Comisiei este însoțită de comunicarea care, la secțiunea 4, prezintă sugestii privind strategiile de punere în conformitate și evidențiază instrumentele existente și măsurile viitoare posibile care pot ajuta industria de profil să soluționeze problemele de mediu.

De asemenea, Comisia are în vedere codificarea Directivei 1999/32/CE și a modificărilor sale ulterioare, inclusiv a prezentei propuneri de modificare, după adoptarea acesteia de Parlamentul European și Consiliu. Aceasta ar face ca Directiva 1999/32/CE să fie mai lizibilă și mai clară din punct de vedere juridic și ar contribui la realizarea unei mai bune strategii de reglementare a UE.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 1999/32/CE privind reducerea conținutului de sulf din
anumiți combustibili marini**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene⁹,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁰,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹¹,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Politica de mediu a Uniunii, astfel cum se menționează în programele de acțiune privind mediul, în special în cel de-al șaselea program de acțiune pentru mediu adoptat prin Decizia nr. 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹², are drept scop realizarea unor niveluri de calitate a aerului care să nu creeze efecte negative semnificative și să nu genereze riscuri asupra sănătății umane și mediului.
- (2) 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/CEE¹³ stabilește conținutul maxim permis de sulf al păcurii grele, al motorinei și al combustibilului pentru motoare navale utilizate în Uniune.
- (3) Datorită arderii combustibililor marini cu conținut ridicat de sulf, emisiile navelor contribuie la poluarea aerului sub forma dioxidului de sulf și a pulberilor în suspensie, dăunând sănătății umane și contribuind la acidifiere.

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO C , , p. .

¹¹ JO C , , p.

¹² JO L 242, 10.9.2002, p. 1.

¹³ JO L 121, 11.5.1999, p. 13.

- (4) În conformitate cu Directiva 1999/32/CE, Comisia trebuie să înainteze Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a directivei și să prezinte, dacă este cazul, propuneri de modificare, în special cu privire la reducerea limitelor aplicabile conținutului de sulf al combustibililor marini în zonele de control al emisiilor de SO_x (ZCES), luând în considerare lucrările Organizației Maritime Internaționale (OMI).
- (5) În 2008, a fost adoptată o rezoluție pentru modificarea anexei VI la Protocolul din 1997 de modificare a Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare MARPOL), conținând reglementări privind prevenirea poluării aerului de către nave. Anexa VI revizuită la MARPOL a intrat în vigoare la 1 iulie 2010.
- (6) Anexa VI revizuită la MARPOL introduce, printre altele, limite mai stricte în ceea ce privește conținutul de sulf al combustibililor marini în cadrul ZCES (1,00% începând cu 1 iulie 2010 și 0,10% începând cu 1 ianuarie 2015), precum și în zonele maritime din afara ZCES (3,5% începând cu 1 ianuarie 2012 și, în principiu, 0,50% începând cu 1 ianuarie 2020). Majoritatea statelor membre sunt obligate să solicite navelor să utilizeze combustibili cu un conținut maxim de sulf de 1,00% în cadrul ZCES începând cu 1 iulie 2010 pe baza angajamentelor internaționale asumate de către acestea. Pentru a se asigura coerența cu legislația internațională, precum și aplicarea corespunzătoare a noilor standarde stabilite la nivel global privind conținutul de sulf stabilite în cadrul Uniunii, dispozițiile Directivei 1999/32/CE trebuie aliniate la anexa VI revizuită la MARPOL. Pentru a se asigura calitatea minimă a combustibililor utilizați de nave pentru respectarea standardelor tehnologice sau a celor privind calitatea combustibililor, se interzice utilizarea sau introducerea pe piața UE a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește standardul general de 3,5% din greutate.
- (7) Navele de pasageri operează în principal în porturi sau în apropiere de zonele costiere și au efecte semnificative asupra sănătății umane și mediului. Navele respective trebuie să utilizeze combustibili marini cu același conținut maxim de sulf aplicabil în cadrul ZCES (1,5%). Având în vedere că urmează să se aplice standarde mai stricte privind conținutul de sulf în cadrul ZCES, aplicarea acelorași standarde în cazul navelor de pasageri se justifică prin necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului în jurul porturilor și zonelor costiere din teritoriile care nu fac parte din ZCES. Cu toate acestea, introducerea unui nou standard ZCES pentru navele de pasageri ar urma să fie amânată cu 5 ani pentru a se evita eventualele probleme privind disponibilitatea combustibililor.
- (8) Este necesară aplicarea corespunzătoare a obligațiilor privind conținutul de sulf al combustibililor marini pentru atingerea obiectivelor Directivei 1999/32/CE. Experiența anterioară privind implementarea directivei a demonstrat că este necesar un sistem mai puternic de monitorizare și aplicare pentru a se asigura implementarea corespunzătoare a directivei. În acest scop, statele membre trebuie să asigure eșantionarea corespunzătoare și suficient de frecventă a combustibililor marini introduși pe piață sau utilizați la bordul navelor, precum și verificarea periodică a jurnalelor de bord și a notelor de livrare a buncherului. De asemenea, ele trebuie să stabilească un sistem de sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive în cazul nerespectării dispozițiilor Directivei 1999/32/CE. De asemenea, pentru a se asigura o

transparență mai mare a informațiilor, se recomandă publicarea registrului furnizorilor locali de combustibili marini.

- (9) Rapoartele înaintate de statele membre în temeiul Directivei 1999/32/CE s-au dovedit a fi insuficiente în scopul verificării nivelului de conformitate cu dispozițiile directivei din cauza lipsei unor dispoziții armonizate și suficient de precise privind conținutul și formatul rapoartelor elaborate de statele membre. În consecință, sunt necesare indicații mai detaliate în ceea ce privește conținutul și formatul rapoartelor respective pentru a se asigura o raportare mai armonizată.
- (10) În urma adoptării Directivei 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării)¹⁴, care reformează legislația Uniunii privind emisiile industriale, este necesară revizuirea în consecință a dispozițiilor Directivei 1999/32/CE privind conținutul maxim de sulf al păcurii grele.
- (11) Respectarea limitelor privind conținutul scăzut de sulf al combustibililor, în special în interiorul ZCES, poate avea drept rezultat o creștere semnificativă a prețurilor la combustibilii marini, cel puțin pe termen scurt, și poate avea un efect negativ în ceea ce privește competitivitatea transportului maritim pe distanțe scurte în raport cu alte moduri de transport, precum și în ceea ce privește competitivitatea industriilor de profil din țările vecine cu ZCES. Sunt necesare soluții corespunzătoare pentru reducerea costurilor aferente punerii în conformitate, suportate de industriile afectate, cum ar fi autorizarea unor metode de conformitate alternative și mai eficiente din punct de vedere al costurilor decât punerea în conformitate sub aspectul calității combustibililor și, după caz, acordarea de sprijin. Comisia va monitoriza îndeaproape, și pe baza rapoartelor primite de la statele membre, efectele respectării de către sectorul transportului maritim a noilor standarde calitative pentru combustibili, acordând o atenție specială posibilei inversări modale dinspre transportul maritim către cel terestru.
- (12) Trebuie facilitat accesul la metodele de reducere a emisiilor. Aceste metode 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, cu condiția ca acestea să nu aibă efecte negative semnificative asupra mediului (de exemplu asupra ecosistemelor marine), și să fie dezvoltate în urma aprobării mecanismelor corespunzătoare de autorizare și de control. Criteriile privind utilizarea metodelor de reducere a emisiilor trebuie stabilite de către OMI, cu posibilitatea adăugirii sau modificării prin decizie a Comisiei sau, în absența instrumentelor OMI, de către Comisia Europeană. Metodele alternative deja cunoscute, cum ar fi utilizarea sistemelor de purificare a gazelor de evacuare de la bordul navelor sau amestecul de combustibil și gaz natural lichefiat (GNL) trebuie recunoscute în Uniune. Este important să se promoveze testarea și dezvoltarea de noi metode de reducere a emisiilor.
- (13) Pentru stabilirea datei de aplicare a limitei de 0,50% privind conținutul de sulf, desemnarea noilor ZCES, aprobarea noilor metode alternative de reducere a emisiilor și stabilirea condițiilor corespunzătoare de utilizare a acestora, asigurarea monitorizării

¹⁴ JO L 334, 17.12.2010, p. 17.

corespunzătoare a conținutului de sulf al combustibililor și a conținutului armonizat, precum și formatul rapoartelor statelor membre și pentru adaptarea dispozițiilor directivei la progresul științific și tehnic, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei în vederea specificării datei de la care se aplică în Uniune conținutul maxim de sulf al combustibililor de 0,50% din greutate, desemnarea noilor ZCES în temeiul deciziei OMI, aprobarea noilor metode de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de Directiva 96/98/CE a Consiliului¹⁵ și stabilirea, suplimentarea sau modificarea condițiilor privind utilizarea acestora, specificarea măsurilor de eșantionare și monitorizare a emisiilor, precum și conținutul și formatul raportului și modificarea articolului 2, punctele 1, 2, 3, 3a, 3b și 4 sau a articolului 6 alineatul (1) litera (a) și alineatul (2) în conformitate cu progresul științific și tehnic și, acolo unde este relevant, cu instrumentele OMI. Este deosebit de important ca Comisia să desfășoare consultările corespunzătoare pe parcursul lucrărilor pregătitoare, inclusiv la nivel de experți. În momentul elaborării și redactării actelor delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, promptă și corespunzătoare a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

- (14) Se recomandă Comitetului pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave instituit în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de stabilire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave¹⁶ să asiste Comisia în aprobarea tehnologiilor de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de Directiva 96/98/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind echipamentele maritime¹⁷. Prin urmare, Directiva 1999/32/CE trebuie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

1. Articolul 1 alineatul (2) litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) combustibili utilizați la bordul navelor care folosesc metode de reducere a emisiilor în conformitate cu articolele 4c și 4e.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

- (a) punctele 3a și 3b se înlocuiesc cu următorul text:

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

¹⁵ JO L 241, 29.8.1998, p. 27.

¹⁶ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

¹⁷ JO L 46, 17.2.1997, p. 25.

3b. *combustibil pentru motoare navale* înseamnă orice combustibil marin definit pentru tipurile DMX, DMA și DMZ în Tabelul I din ISO 8217, cu excepția trimiterii la conținutul de sulf;”

(b) punctul 3m se înlocuiește cu următorul text:

„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 astfel încât combustibilii marini cu conținut redus de sulf să îndeplinească cerințele stabilite în prezenta directivă, care poate fi verificată, cuantificată și aplicată;”

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„1. Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizate tipurile de păcură grea 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, cerința prevăzută la alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură grea utilizate:

- (a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE a Parlamentului European și a Consiliului*, 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

* JO L 309, 27.11.2001, p.1.

1700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3% din volum în stare uscată.

Începând cu 1 ianuarie 2016, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, cerința prevăzută la alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură grea 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** și care respectă limitele emisiilor de dioxid de sulf pentru astfel de instalații, astfel cum se prevede în anexa V la directiva în cauză sau, în cazul în care valorile limită ale emisiilor respective nu sunt aplicabile în conformitate cu directiva, 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;
- (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 asigura 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.”

(b) alineatul (3) se elimină.

4. Se inserează următorul articol 3a:

„Articolul 3a

Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini

Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizați sau introduși pe piață combustibilii marini al căror conținut de sulf depășește 3,5% din greutate.”

5. Articolul 4 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

** JO L 334, 17.12.2010, p. 17.

„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.”

6. Articolul 4a se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„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.”

(b) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„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.

Această dispoziție se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii.

(c) se inserează următorul alineat (1a):

„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 1 ianuarie 2012;

(b) 0,50% din greutate, începând cu 1 ianuarie 2020.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a din prezenta directivă cu privire la data de la care se aplică standardul privind conținutul de sulf prevăzut la litera (b) din prezentul alineat. Pe baza evaluării OMI privind disponibilitatea combustibililor marini pentru respectarea conținutului maxim de sulf al combustibilului de 0,50% din greutate, menționat în regula 14 alineatul (8) din anexa VI la MARPOL, această dată este 1 ianuarie 2020 sau 1 ianuarie 2025.

Prezenta dispoziție 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) și articolului 4b.”

(d) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a din prezenta directivă cu privire la desemnarea zonelor maritime ca zone de control al emisiilor de SO_x pe baza deciziei OMI, în conformitate cu regula 14 alineatul (3) punctul (2) din anexa VI la MARPOL.”

(e) alineatele (4), (5) și (6) se înlocuiesc cu următorul text:

„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:

(c) 1,5% din greutate;

(d) 0,10% din greutate, începând cu 1 ianuarie 2020.

5. Statele membre solicită completarea corectă a jurnalelor de bord ale navelor, inclusiv operațiunile de schimbare a combustibilului, ca o condiție a intrării navelor în porturile Uniunii.

6. Statele membre, în conformitate cu regula 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 vasului 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.”

(e) alineatul (8) se elimină.

7. Articolele 4b și 4c se înlocuiesc cu următorul text:

„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 următoarele nave nu utilizează combustibili marini cu un conținut de sulf ce depășește 0,10% din greutate:

- (b) navele aflate la dană în porturile Uniunii, 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 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;
- (d) navelor care întrerup funcționarea tuturor motoarelor și utilizează electricitate de pe țarm 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 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 dispozițiilor de la alineatele (2) și (3).

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. Emisiile de dioxid de sulf care rezultă din utilizarea metodelor de reducere a emisiilor nu trebuie să depășească valorile limită prevăzute în anexa 1.

3. Metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) trebuie să respecte criteriile specificate în instrumentele menționate în anexa 2.1, cu excepția cazului în care acestea sunt înlocuite sau suplimentate de criteriile prevăzute în anexa 2.2.

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a cu privire la:

- modificarea sau suplimentarea valorilor prevăzute în anexa 1;
- modificarea sau suplimentarea listei de instrumente prevăzute în anexa 2.1;

- stabilirea, modificarea sau suplimentarea criteriilor prevăzute în anexa 2.2; și
- cerințele detaliate privind monitorizarea emisiilor, după caz.

Comisia ia în considerare, printre altele, progresul științific și tehnologic, precum și instrumentele relevante și standardele adoptate de Organizația Maritimă Internațională.”

8. Se inserează următoarele articole 4d și 4e:

„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* se aprobă în conformitate cu dispozițiile directivei respective.
2. Metodele de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de alineatul (1) se aprobă în conformitate cu procedura menționată la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul 2099/2002/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de stabilire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS)** , 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;
 - (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, cu condiția îndeplinirii cerințelor de mai jos:

* JO L 241, 29.8.1998, p. 27.

** JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

- (1) Comisia și orice stat al portului respectiv să fie anunțate în scris cu cel puțin șase luni înaintea începerii încercărilor;
- (2) autorizațiile pentru încercări să nu depășească o durată de 18 luni;
- (3) 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;
- (4) 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;
- (5) 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;
- (6) să existe o evaluare a impactului asupra mediului marin, în special asupra ecosistemelor din porturi și estuare închise pe întreaga perioadă a încercărilor;
- (7) rezultatele complete să fie transmise Comisiei și să fie făcute publice în termen de șase luni de la finalizarea încercărilor.”

9. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„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. Acesta se efectuează cu o frecvență suficientă 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.

Se utilizează fiecare dintre următoarele metode de prelevare a eșantioanelor, analiză și inspecție a combustibililor marini:

(a) prelevarea eșantioanelor de combustibil marin destinat arderii la bordul navelor în timp ce este livrat navelor, în conformitate cu orientările pentru eșantionarea păcurei grele pentru stabilirea nivelului de conformitate cu anexa VI revizuită la MARPOL^{*}, și analiza conținutului de sulf al acestuia;

* Rezoluția MEPC.182(59), adoptată la 17.7.2009.

- (b) prelevarea eşantioanelor și analiza conținutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii la bordul navelor, conținut în rezervoare și în eşantioane sigilate de combustibil la bordul navelor;
- (c) inspectarea jurnalelor de bord ale navelor și a notelor de livrare a buncherului.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a cu privire la:

- (i) frecvența prelevării de eşantioane;
- (ii) metodele de prelevare a eşantioanelor;
- (iii) definiția unui eşantion reprezentativ al combustibilului examinat;
- (iv) informațiile care urmează să fie înregistrate în jurnalele de bord ale navelor și în notele de livrare a buncherului.”

(b) alineatul (1a) se elimină.

(c) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„2. Metoda de referință adoptată pentru determinarea conținutului de sulf este metoda ISO 8754 (2003).

Pentru a stabili dacă combustibilul marin furnizat către nave și utilizat la bordul acestora respectă limitele privind conținutul de sulf menționate la articolele 3, 3a, 4, 4a și 4b se utilizează procedura de verificare a combustibilului pe baza prelevării eşantioanelor de păcură în conformitate cu anexa VI la MARPOL**.”

10. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„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 standardelor privind conținutul de sulf prevăzute în prezenta directivă pentru anul calendaristic precedent.”

(b) se inserează următorul alineat (1a):

„1a. Comisia are competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 9a cu privire la informațiile care urmează să fie incluse în raport și de a specifica formatul acestuia.”

(c) alineatele (2) și (3) se elimină.

** Apendicele VI la Rezoluția MEPC.176(58) adoptată la 10 octombrie 2008 (anexa VI revizuită la MARPOL).

(d) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„4. Comisia are competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 9a cu privire la adaptările articolului 2 punctele 1, 2, 3, 3a, 3b și 4 și ale articolului 6 alineatul (1) litera (a) și alineatul (2) la progresul științific și tehnic.”

11. Articolul 8 se elimină.

12. Articolul 9 se elimină.

13. Se inserează următorul articol 9a:

„Articolul 9a

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este atribuită Comisiei, sub rezerva condițiilor stabilite în prezentul articol.
 2. Delegarea de competențe menționată la articolul 4a alineatele (1a) și (2), articolul 4c alineatul (4), articolul 6 alineatul (1), articolul 7 alineatul (1a) și articolul 7 alineatul (4) este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [*data intrării în vigoare a prezentei directive*].
 3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4a alineatele (1a) și (2), articolul 4c alineatul (4), articolul 6 alineatul (1), articolul 7 alineatul (1a) și articolul 7 alineatul (4) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua imediat următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate aflate 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 conformitate cu articolul 4a alineatele (1a) și (2), articolul 4c alineatul (4), articolul 6 alineatul (1), articolul 7 alineatul (1a) și articolul 7 alineatul (4) intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat obiecții în termen de 2 luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European sau Consiliu sau dacă, înainte de expirarea perioadei respective, Parlamentul European și Consiliul au informat în prealabil Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Această perioadă se prelungește cu încă 2 luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”
14. Anexa la Directiva 1999/32/CE se înlocuiește cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

Transpunere

1. Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive]. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între aceste acte și prezenta directivă.

Atunci când statele membre adoptă actele respective, acestea 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.

2. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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.

Adoptată la [...],

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXĂ

„ANEXA 1

Valorile maxime 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 regulile 14.1 și 14.4 din anexa VI la MARPOL și valorile limită corespondente 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)
4,50	195,0
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 cazul sistemelor de purificare a gazelor de evacuare care absorb CO₂ pe parcursul procesului de purificare a gazelor de evacuare este necesar să se măsoare conținutul de CO₂ înainte de începerea procesului de purificare și să se utilizeze concentrația de CO₂ înainte de purificare cu concentrația de SO₂ după purificare.”

„ANEXA 2

Criterii privind utilizarea metodelor de reducere a emisiilor menționate la articolul 4c alineatul (3)

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

<i>Metoda de reducere a emisiilor</i>	<i>Decizia relevantă a Comisiei</i>
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 (JO L 328, 14.12.2010, p. 15).
Sisteme de purificare a gazelor de evacuare	REZOLUȚIA MEPC.184(59) a OMI adoptată la 17 iulie 2009

2. Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor în conformitate cu articolul 4c:

- monitorizează și înregistrează permanent emisiile de dioxid de sulf, și
- prezintă o documentație temeinică referitoare la faptul că niciun flux de deșeuri deversat în mare, inclusiv în porturi și estuare închise, nu are un impact negativ semnificativ și nici nu prezintă riscuri asupra sănătății umane și mediului.”