

DIRECTIVA (UE) 2016/802 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 11 mai 2016****privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi****(text codificat)**

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 Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 1999/32/CE a Consiliului ⁽³⁾ a fost modificată de mai multe ori și în mod substanțial ⁽⁴⁾. Din motive de claritate și de raționalizare, directiva respectivă ar trebui să fie codificată.
- (2) Printre obiectivele politicii 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 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁵⁾ și în cel de al șaptelea program de acțiune pentru mediu adoptat prin Decizia nr. 1386/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁶⁾, se află și atingerea unor niveluri de calitate a aerului care să nu genereze efecte negative semnificative și riscuri pentru sănătatea umană și pentru mediu.
- (3) Articolul 191 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede că politica Uniunii în domeniul mediului urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție, ținând seama de diversitatea situațiilor din diferitele regiuni ale Uniunii.
- (4) Prezenta directivă stabilește conținutul maxim permis de sulf din păcura grea, din motorină, din combustibilul pentru motoare navale și din combustibilul pentru motoare diesel navale, utilizate în Uniune.
- (5) Emisiile generate de transportul maritim prin arderea combustibililor marini cu conținut ridicat de sulf contribuie la poluarea aerului cu dioxid de sulf și pulberi în suspensie, ceea ce dăunează sănătății umane și mediului și contribuie la depunerile de acizi. În absența măsurilor stabilite prin prezenta directivă, emisiile generate de transportul maritim ar fi fost în scurt timp mai ridicate decât emisiile generate de toate sursele terestre.

⁽¹⁾ JO C 12, 15.1.2015, p. 117.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 9 martie 2016 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 11 aprilie 2016.

⁽³⁾ Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE (JO L 121, 11.5.1999, p. 13).

⁽⁴⁾ A se vedea partea A din anexa III.

⁽⁵⁾ Decizia 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iulie 2002 de stabilire a celui de-al șaselea program comunitar de acțiune pentru mediu (JO L 242, 10.9.2002, p. 1).

⁽⁶⁾ Decizia nr. 1386/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2020 „O viață bună, în limitele planetei noastre” (JO L 354, 28.12.2013, p. 171).

- (6) Acidificarea și dioxidul de sulf din atmosferă sunt dăunătoare ecosistemelor sensibile, reduc biodiversitatea și valoarea de agrement și afectează culturile și creșterea pădurilor. Ploaia acidă din mediul urban poate determina daune importante clădirilor și patrimoniului arhitectural. Poluarea cu dioxid de sulf poate avea un efect important și asupra sănătății umane, în special asupra populației care suferă de boli ale aparatului respirator.
- (7) Acidificarea reprezintă un fenomen transfrontalier care necesită soluții atât la nivelul Uniunii, cât și la nivel național sau local.
- (8) Emisiile de dioxid de sulf contribuie la formarea de noxe în atmosferă.
- (9) Poluarea aerului generată de navele aflate la dană reprezintă o preocupare majoră pentru numeroase orașe portuare în ceea ce privește eforturile lor de a atinge valorile-limită ale calității aerului aplicabile în Uniune.
- (10) Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea energiei electrice din rețeaua electrică terestră, întrucât, în prezent, energia electrică pentru nave este furnizată de obicei de motoare auxiliare.
- (11) Uniunea și statele membre sunt părți contractante ale Convenției UNECE din 13 noiembrie 1979 privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi. Cel de al doilea protocol UNECE privind poluarea transfrontalieră cu dioxid de sulf prevede că părțile contractante ar trebui să reducă emisiile de sulf cu 30 %, așa cum se precizează în primul protocol, sau chiar mai mult, iar cel de al doilea protocol UNECE pornește de la premisa că nivelurile și cantitățile critice vor fi în continuare depășite în anumite zone sensibile. Vor fi necesare măsuri suplimentare pentru reducerea emisiilor de dioxid de sulf. Părțile contractante ar trebui, prin urmare, să reducă în continuare, în mod semnificativ, emisiile de dioxid de sulf.
- (12) Sulful, care este prezent în mod natural în cantități mici în petrol și în cărbune, a fost recunoscut în urmă cu câteva decenii ca fiind sursa principală a emisiilor de dioxid de sulf, care reprezintă una dintre cauzele principale ale „ploii acide” și una dintre cauzele majore ale poluării aerului, care afectează majoritatea zonelor urbane și industriale.
- (13) Studiile efectuate au arătat că avantajele obținute din reducerea emisiilor de dioxid de sulf prin reducerea conținutului de sulf din combustibili sunt deseori mai mari decât costurile industriale estimate în cadrul prezentei directive. Tehnologia necesară pentru reducerea nivelului de sulf din combustibilii lichizi există și este bine stabilită.
- (14) În conformitate cu articolul 193 din TFUE, prezenta directivă nu ar trebui să împiedice statele membre să mențină sau să introducă măsuri de protecție mai stricte pentru a încuraja implementarea timpurie a dispozițiilor referitoare la conținutul maxim de sulf al combustibililor marini, de exemplu prin utilizarea unor metode de reducere a emisiilor în afara zonele de control al emisiilor de SO_x. Asemenea măsuri trebuie să fie compatibile cu tratatele și trebuie să fie notificate Comisiei.
- (15) Un stat membru, înainte de a introduce noi măsuri de protecție mai stricte, ar trebui să notifice măsurile preconizate Comisiei în conformitate cu Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului (¹).
- (16) TFUE impune să fie luate în considerare caracteristicile speciale ale regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, respectiv ale departamentelor franceze de peste mări, ale Insulelor Azore, Madeira și ale Insulelor Canare.
- (17) În ceea ce privește conținutul maxim de sulf din păcura grea, ar trebui să fie prevăzute derogări în statele membre și în regiunile în care condițiile de mediu permit acest lucru.
- (18) În ceea ce privește conținutul maxim de sulf din păcura grea, ar trebui să fie prevăzute, de asemenea, derogări privind folosirea acesteia în instalații de ardere care respectă valorile-limită de emisie prevăzute în Directiva 2001/80/CE a Parlamentului European și a Consiliului (²) sau în anexa V la Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului (³).

(¹) Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).

(²) Directiva 2001/80/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2001 privind limitarea emisiilor în atmosferă a anumitor poluanți provenind de la instalații de ardere de dimensiuni mari (JO L 309, 27.11.2001, p. 1).

(³) Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării) (JO L 334, 17.12.2010, p. 17).

- (19) Pentru rafinările de petrol excluse din domeniul de aplicare al articolului 3 alineatul (2) litera (d) sau al articolului 3 alineatul (3) litera (c) din prezenta directivă, media emisiilor de dioxid de sulf nu trebuie să depășească valorile-limită stabilite în Directiva 2001/80/CE sau în anexa V la Directiva 2010/75/UE sau în orice viitoare versiune revizuită a directivelor respective. La aplicarea prezentei directive, statele membre trebuie să țină cont de faptul că înlocuirea cu combustibili alții decât cei menționați la articolul 2 nu trebuie să conducă la o creștere a emisiilor de poluanți acidifianti.
- (20) În 2008, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat 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 (MARPOL), conținând reglementări privind prevenirea poluării aerului de către nave. Anexa VI revizuită la MARPOL a intrat în vigoare la 1 iulie 2010.
- (21) Anexa VI revizuită la MARPOL introduce, printre altele, limite mai stricte în ceea ce privește conținutul de sulf al combustibililor marini în cadrul zonelor de control al emisiilor de SO_x (de 1,00 % începând cu 1 iulie 2010 și de 0,10 % începând cu 1 ianuarie 2015), precum și în zonele maritime din afara zonelor de control al emisiilor de SO_x (de 3,50 % începând cu 1 ianuarie 2012 și, în principiu, de 0,50 % începând cu 1 ianuarie 2020). Majoritatea statelor membre sunt obligate, în conformitate cu angajamentele lor internaționale, să solicite navelor să utilizeze combustibili cu un conținut maxim de sulf de 1,00 % în cadrul zonelor de control al emisiilor de SO_x începând cu 1 iulie 2010. Pentru a se asigura coerența cu legislația internațională, precum și aplicarea corespunzătoare a noilor standarde stabilite la nivel global privind conținutul de sulf în cadrul Uniunii, prezenta directivă ar trebui pusă în acord cu anexa VI revizuită la MARPOL. Pentru a se asigura o minimă calitate a combustibililor utilizați de nave pentru respectarea standardelor tehnologice sau a celor privind calitatea combustibililor, ar trebui să se interzică utilizarea în Uniune a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește standardul general de 3,50 % din greutate, cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metodele de reducere a emisiilor care funcționează în circuit închis.
- (22) În cadrul procedurilor OMI se pot aduce modificări anexei VI la MARPOL în ceea ce privește zonele de control al emisiilor de SO_x. În cazul în care se introduc modificări suplimentare, inclusiv scutiri, în ceea ce privește aplicarea limitelor zonelor de control al emisiilor de SO_x în anexa VI la MARPOL, Comisia ar trebui să analizeze toate modificările de acest tip și, dacă este cazul, să prezinte fără întârziere propunerea necesară, în conformitate cu TFUE, pentru a alinia integral prezenta directivă la normele OMI privind zonele de control al emisiilor de SO_x.
- (23) Introducerea unor noi zone de control al emisiilor ar trebui să se facă în temeiul procedurii OMI, în conformitate cu anexa VI la MARPOL, și ar trebui să se fondeze pe o documentație bine pregătită pe baza unor criterii ecologice și economice și sprijinită de date științifice.
- (24) În conformitate cu regula 18 din anexa VI revizuită la MARPOL, statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a asigura disponibilitatea combustibililor marini care respectă prezenta directivă.
- (25) Având în vedere dimensiunea mondială a politicii de mediu și a emisiilor din transportul naval, ar trebui stabilite standarde de emisie ambițioase la nivel mondial.
- (26) Uniunea va continua să reclame OMI o protecție mai eficientă a zonelor sensibile la emisiile de SO_x și o reducere a valorii-limită normale pentru păcura de rezervor.
- (27) Navele de pasageri operează în principal în porturi sau în apropiere de zonele costiere și au efecte semnificative asupra sănătății umane și a mediului. Pentru a îmbunătăți calitatea aerului în jurul porturilor și în zonele de coastă, navele respective trebuie să utilizeze combustibili marini cu un conținut maxim de sulf de 1,50 % până în momentul în care se aplică standarde mai stricte tuturor navelor din apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării ale statelor membre.
- (28) Pentru a facilita tranziția către noile tehnologii de motoare cu potențialul de a asigura alte reduceri semnificative ale emisiilor în sectorul maritim, Comisia ar trebui să exploreze și alte posibilități care să permită și să încurajeze utilizarea pe nave a motoarelor alimentate cu gaz.
- (29) Se impune asigurarea respectării corespunzătoare a obligațiilor privind conținutul de sulf al combustibililor marini pentru atingerea obiectivelor prezentei directive. Experiența punerii în aplicare a Directivei 1999/32/CE a demonstrat că este necesar un sistem mai puternic de monitorizare și aplicare pentru a garanta punerea în aplicare corespunzătoare a prezentei directive. În acest scop, este necesar ca statele membre 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, este necesar ca statele membre să stabilească un regim de sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive în cazul nerespectării dispozițiilor prezentei directive. De asemenea, pentru a se asigura o transparență mai mare a informațiilor, este oportună publicarea registrului furnizorilor locali de combustibili marini.

- (30) Respectarea limitelor privind conținutul scăzut de sulf al combustibililor marini, în special în interiorul zonelor de control al emisiilor de SO_x, poate avea drept rezultat o creștere semnificativă a prețurilor la astfel de combustibili, cel puțin pe termen scurt, și poate avea un efect negativ asupra competitivității transportului maritim pe distanțe scurte în raport cu alte moduri de transport, precum și asupra competitivității industriilor din țările vecine cu zonele de control al emisiilor de SO_x. Se impun 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 ar trebui să monitorizeze îndeaproape, între altele 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 unui posibil transfer modal dinspre transportul maritim către cel terestru, și ar trebui să propună, dacă este cazul, măsuri adecvate pentru a contracara o asemenea tendință.
- (31) Este important să se limiteze transferul modal de la transportul maritim către cel terestru, întrucât creșterea volumului de mărfuri transportate pe cale rutieră ar contrazice în multe cazuri obiectivele Uniunii în materie de schimbări climatice și ar agrava aglomerația din trafic.
- (32) Costurile aferente noilor cerințe de reducere a emisiilor de dioxid de sulf ar putea determina transferul modal de la transportul maritim către cel terestru și ar putea avea efecte negative asupra competitivității industriilor. Comisia ar trebui să utilizeze pe deplin instrumente precum Marco Polo și rețeaua transeuropeană de transport, pentru a oferi asistență punctuală și pentru a reduce la minimum riscul transferului modal. Statele membre ar putea considera necesar să ofere sprijin operatorilor afectați de prezenta directivă în conformitate cu regulile aplicabile privind ajutoarele de stat.
- (33) În conformitate cu orientările existente în materie de ajutoare de stat pentru protecția mediului și fără a aduce atingere viitoarelor modificări ale acestora, statele membre pot acorda ajutoare de stat operatorilor afectați de prezenta directivă, inclusiv ajutoare pentru operațiunile de modernizare a navelor existente, cu condiția ca aceste ajutoare să fie considerate a fi compatibile cu piața internă în conformitate cu articolele 107 și 108 din TFUE, în special în lumina orientărilor aplicabile în domeniul ajutoarelor de stat pentru protecția mediului. În acest context, Comisia poate lua în considerare faptul că utilizarea unor metode de reducere a emisiilor depășește cerințele prezentei directive prin reducerea nu doar a emisiilor de dioxid de sulf, ci și a altor emisii.
- (34) Ar trebui să se faciliteze accesul la metodele de reducere a emisiilor. Metodele respective pot asigura reduceri ale emisiilor cel puțin echivalente cu 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. Metodele alternative deja cunoscute, cum ar fi utilizarea sistemelor de purificare a gazelor de evacuare de la bordul navelor, amestecul de combustibil și gaz natural lichefiat sau utilizarea biocombustibililor, ar trebui recunoscute în Uniune. Este important să fie promovată testarea și dezvoltarea unor noi metode de reducere a emisiilor, printre altele pentru a limita transferul modal de la transportul maritim către cel terestru.
- (35) Metodele de reducere a emisiilor prezintă potențialul unor reduceri semnificative ale emisiilor. Prin urmare, Comisia ar trebui să promoveze testarea și dezvoltarea unor astfel de tehnologii, printre altele analizând posibilitatea creării unui program comun, cofinanțat împreună cu industria, bazat pe principiile unor programe similare, cum ar fi programul „Clean Sky”.
- (36) Comisia, în cooperare cu statele membre și cu părțile interesate, ar trebui să dezvolte în continuare măsuri dintre cele identificate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 16 septembrie 2011 intitulat „Reducerea emisiilor poluante generate de transportul maritim și setul de instrumente pentru un transport durabil pe căi navigabile”.
- (37) În cazul unei întreruperi în aprovizionarea cu țiței, produse din petrol sau alte hidrocarburi, Comisia poate autoriza aplicarea unei valori-limită mai ridicate pe teritoriul unui stat membru.
- (38) Statele membre ar trebui să stabilească mecanisme adecvate pentru monitorizarea respectării prevederilor prezentei directive. Comisiei ar trebui să îi fie prezentate rapoarte privind conținutul de sulf din combustibilii lichizi.
- (39) Prezenta directivă ar trebui să conțină indicații detaliate în ceea ce privește conținutul și formatul rapoartelor, pentru a se asigura o raportare armonizată.

- (40) Competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea valorilor echivalente ale emisiilor și a criteriilor aplicabile în cazul utilizării metodelor de reducere a emisiilor, prevăzute în anexele I și II la prezenta directivă, în vederea adaptării acestora la progresul științific și tehnic și în vederea asigurării unei coerențe stricte cu instrumentele relevante ale OMI, precum și în ceea ce privește modificarea articolului 2 literele (a)-(e) și (p), a articolului 13 alineatul (2) litera (b) punctul (i) și a articolului 13 alineatul (3) din prezenta directivă, în vederea adaptării respectivelor dispoziții la progresul științific și tehnic. Este deosebit de important ca în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Comisia, atunci când pregătește și elaborează acte delegate, ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (41) Pentru a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.
- (42) Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾, ar trebui să asiste Comisia în aprobarea metodelor de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de Directiva 96/98/CE a Consiliului ⁽³⁾.
- (43) Sancțiunile eficace, proporționale și disuasive sunt importante pentru punerea în aplicare a prezentei directive. Statele membre ar trebui să includă printre respectivul sancțiuni amenzi calculate astfel încât să garanteze, cel puțin, privarea celor responsabili de beneficiile economice obținute în urma încălcării și faptul că respectivul amenzi cresc progresiv în cazul unor încălcări repetate. Statele membre ar trebui să notifice Comisiei dispozițiile privind sancțiunile.
- (44) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în partea B din anexa III,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectiv și domeniu de aplicare

- (1) Obiectivul prezentei directive îl constituie reducerea emisiilor de dioxid de sulf rezultate din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi și, prin urmare, reducerea efectelor nefaste ale acestor emisii asupra omului și mediului.
- (2) Reducerile emisiilor de dioxid de sulf rezultate din arderea anumitor combustibili lichizi derivați din petrol se realizează prin instituirea unor limite privind conținutul de sulf al acestor combustibili, ca o condiție pentru utilizarea acestora pe teritoriul statelor membre, în mările teritoriale, în zonele economice exclusive sau în zonele de control al poluării.

Cu toate acestea, limitele privind conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi derivați din petrol, instituite prin prezenta directivă, nu se aplică:

- (a) combustibililor destinați cercetării și testării;
- (b) combustibililor destinați prelucrării înainte de arderea finală;
- (c) combustibililor care urmează să fie prelucrați în industria de rafinare;
- (d) combustibililor utilizați și introduși pe piață în regiunile ultraperiferice ale Uniunii, cu condiția ca statele membre interesate să ia măsurile necesare pentru ca, în respectivul regiuni:
- (i) să fie respectate standardele de calitate a aerului;
- (ii) să nu fie utilizată păcura grea în cazul în care conținutul său de sulf depășește 3 % din greutate;

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (JO L 324, 29.11.2002, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 96/98/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind echipamentele maritime (JO L 46, 17.2.1997, p. 25).

- (e) combustibililor 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 navele acționează în conformitate cu prezenta directivă, în măsura în care acest fapt este rezonabil și posibil;
- (f) oricărei utilizări a combustibililor pe o navă în scopul de a asigura securitatea unei nave sau pentru salvarea vieților omenești pe mare;
- (g) oricărei utilizări a combustibililor pe o navă din cauza deteriorării navei sau a echipamentului acesteia, cu condiția ca, după producerea daunei, să fie luate toate măsurile pentru prevenirea sau reducerea emisiilor excedentare și cu condiția adoptării, cât mai curând posibil, a măsurilor de reparare a avariei. Prezenta dispoziție nu se aplică în situația în care armatorul sau căpitanul au acționat nechibzuit sau cu intenția de a produce daune;
- (h) fără a aduce atingere articolului 5, combustibililor utilizați la bordul navelor care folosesc metode de reducere a emisiilor în conformitate cu articolele 8 și 10.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

- (a) „păcură grea” înseamnă:
 - (i) orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codurile NC 2710 19 51-2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 sau 2710 20 39; sau
 - (ii) orice combustibil lichid derivat din petrol, altul decât benzina definită la litera (b) și combustibilii marini definiți la literele (c), (d) și (e), care, din cauza limitelor de distilare, se încadrează în categoria uleiurilor grele destinate să fie utilizate drept combustibil și din care mai puțin de 65 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 250 ° C prin metoda ASTM D86. Dacă distilarea nu poate fi determinată prin metoda ASTM D86, produsul derivat din petrol intră în categoria păcurii grele;
 - (b) „benzină” înseamnă:
 - (i) orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codurile NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 sau 2710 20 19; sau
 - (ii) orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, din care mai puțin de 65 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 250 ° C și din care cel puțin 85 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 350 ° C prin metoda ASTM D86.
- Este exclusă din prezenta definiție motorina definită la articolul 2 punctul 2 din Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾. Combustibilii utilizați pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră și pentru tractoarele agricole sunt, de asemenea, excluși din prezenta definiție;
- (c) „combustibil marin” înseamnă orice carburant lichid derivat din petrol destinat utilizării sau utilizat la bordul unui vas, inclusiv acei carburanți definiți în ISO 8217. Combustibilul cuprinde orice combustibil lichid derivat din petrol care se utilizează la bordul navelor de navigație interioară sau al ambarcațiunilor de agrement, astfel cum sunt definite în articolul 2 din Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și în articolul 1 alineatul (3) din Directiva 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾, când navele respective se află pe mare;
 - (d) „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;
 - (e) „combustibil pentru motoare navale” înseamnă orice combustibil marin definit pentru tipul DMB în tabelul I din ISO 8217, cu excepția trimerii la conținutul de sulf;

⁽¹⁾ Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului (JO L 350, 28.12.1998, p. 58).

⁽²⁾ Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră (JO L 59, 27.2.1998, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 1994 de apropiere a actelor cu putere de lege și actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement (JO L 164, 30.6.1994, p. 15).

- (f) „MARPOL” înseamnă Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta;
- (g) „anexa VI la MARPOL” înseamnă anexa intitulată „Reglementări pentru prevenirea poluării aerului de către nave”, pe care Protocolul din 1977 a adăugat-o la MARPOL;
- (h) „zone de control al emisiilor de SO_x” înseamnă zonele maritime definite ca atare de Organizația Maritimă Internațională (OMI) în conformitate cu anexa VI la MARPOL;
- (i) „nave de pasageri” înseamnă navele care pot transporta mai mult de 12 pasageri, unde un pasager este orice persoană în afara:
- (i) căpitanului și a membrilor echipajului sau a oricărei 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;
- (j) „servicii regulate” înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri efectuate astfel încât să deservească traficul dintre aceleași două 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;
- (k) „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;
- (l) „nave la dană” înseamnă navele care sunt amarate sau ancorate în siguranță într-un port al Uniunii 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;
- (m) „introducerea pe piață” înseamnă furnizarea sau punerea la dispoziția terților, contra cost sau în mod gratuit, oriunde în cadrul jurisdicției statelor membre, a combustibililor marini pentru ardere la bord. Se exclude furnizarea sau punerea la dispoziție a combustibililor marini pentru export în rezervoarele de încărcătură ale navelor;
- (n) „regiuni ultraperiferice” înseamnă departamentele franceze de peste mări, Insulele Azore, Madeira și Insulele Canare, prevăzute la articolul 349 din TFUE;
- (o) „metodă de reducere a emisiilor” înseamnă orice accesorii, materiale, dispozitive sau aparate care urmează să fie instalate pe o navă sau orice altă procedură, combustibil alternativ sau metodă de punere în conformitate utilizată ca alternativă la combustibilii marini cu conținut redus de sulf care îndeplinesc cerințele stabilite în prezenta directivă, care poate fi verificată, cuantificată și aplicată;
- (p) „metoda ASTM” înseamnă metodele prevăzute de către Societatea Americană pentru Testare și Materiale în ediția din 1976 privind definițiile și specificațiile pentru produsele derivate din petrol și pentru lubrifianți;
- (q) „instalație de ardere” înseamnă orice instalație tehnică în care se oxidează combustibili pentru a se utiliza căldura generată.

Articolul 3

Conținutul maxim de sulf al păcurii grele

- (1) Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizate tipurile de păcură grea al căror conținut de sulf depășește 1,00 % din greutate.
- (2) Până la 31 decembrie 2015, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură grea utilizate:
- (a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE, cărora li se aplică articolul 4 alineatul (1) sau (2) ori articolul 4 alineatul (3) litera (a) din directiva menționată 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, cărora li se aplică articolul 4 alineatul (3) litera (b) și articolul 4 alineatul (6) din directiva menționată și în cazul cărora media lunară a emisiilor de dioxid de sulf generate 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 intră sub incidența literelor (a) sau (b), în cazul cărora media lunară a emisiilor de dioxid de sulf generate nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
- (d) pentru ardere în rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la literele (a) și (b), a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată.
- (3) Începând cu 1 ianuarie 2016, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură grea utilizate:
- (a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al capitolului III din Directiva 2010/75/UE și care respectă limitele de emisii de dioxid de sulf pentru astfel de instalații, stabilite în anexa V la directiva menționată sau, în cazul în care limitele de emisii respective nu sunt aplicabile în conformitate cu directiva respectivă, pentru care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
- (b) în instalațiile de ardere care nu intră sub incidența literei (a), în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf generate de instalațiile respective nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
- (c) pentru ardere în rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la litera (a), a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că nicio instalație de ardere care utilizează păcură 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 de emisii.

Articolul 4

Conținutul maxim de sulf din benzină

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.

Articolul 5

Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini

Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizați combustibilii marini al căror conținut de sulf depășește 3,50 % din greutate, cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la articolul 8 care funcționează în circuit închis.

Articolul 6

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

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

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

Prezentul alineat se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii, fără a aduce atingere alineatelor (2) și (5) de la prezentul articol și articolului 7.

(2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele din apele lor teritoriale, în zonele economice exclusive și în 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.

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

Comisia ține seama în mod corespunzător de orice modificare ulterioară a cerințelor în conformitate cu anexa VI la MARPOL aplicabile în cadrul zonelor de control al emisiilor de SO_x și, după caz, prezintă fără întârzieri nejustificate propunerile relevante în vederea modificării în mod corespunzător a prezentei directive.

(3) Data de aplicare a dispozițiilor alineatului (2) pentru oricare alte zone maritime, inclusiv porturile, pe care OMI le desemnează ulterior ca zone pentru controlul emisiilor de SO_x în conformitate cu regula 14 alineatul (3) litera (b) din anexa VI la MARPOL este de 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării.

(4) Statele membre răspund de punerea în aplicare a dispozițiilor alineatului (2) 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.

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

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

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

(7) Statele membre depun eforturi pentru a asigura disponibilitatea combustibililor marini care se conformează prezentei directive și informează Comisia cu privire la disponibilitatea unor astfel de combustibili marini în porturile și terminalele lor.

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

(a) să prezinte o evidență a măsurilor luate în încercarea de a asigura conformitatea; și

(b) să prezinte dovezi că a încercat să achiziționeze combustibil marin care se conformează prezentei directive și în conformitate cu orarul său de curse și, dacă acesta nu a fost disponibil în locurile planificate, că s-a încercat localizarea unor surse alternative de astfel de combustibili și că, în ciuda tuturor eforturilor depuse pentru obținerea de combustibil marin care se conformează prezentei directive, acest tip de combustibil nu a fost disponibil pentru a fi achiziționat.

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

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

O navă informează statul al cărui pavilion îl arborează și autoritatea competentă a portului relevant de destinație în cazul în care nu poate achiziționa combustibil marin care se conformează prezentei directive.

Un stat de port informează Comisia dacă o navă a prezentat dovezi privind indisponibilitatea combustibilului marin care se conformează prezentei directive.

- (9) Statele membre, în conformitate cu regula 18 din anexa VI la MARPOL:
- (a) păstrează un registru public al furnizorilor locali de combustibili marini;
 - (b) se asigură că furnizorul specifică în nota de livrare a buncherului conținutul de sulf al tuturor combustibililor marini vânduți pe teritoriul lor, nota fiind însoțită de o probă sigilată purtând semnătura reprezentantului navei care face recepția;
 - (c) iau măsuri adecvate împotriva furnizorilor de combustibili marini în legătură cu care s-a constatat că livrează combustibili care nu corespund cu specificația menționată pe nota de livrare a buncherului;
 - (d) asigură aplicarea unor măsuri de remediere pentru a pune în conformitate cu specificația orice combustibil marin neconform.
- (10) Statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibili pentru motoare diesel navale al căror conținut de sulf depășește 1,5 % din greutate.

Articolul 7

Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați de navele aflate la dană în porturile Uniunii

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

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

- (2) Alineatul (1) nu se aplică:
- (a) ori de câte ori, în conformitate cu orarele publicate, navele sunt programate să stea la dană mai puțin de două ore;
 - (b) navelor care întrerup funcționarea tuturor motoarelor și utilizează electricitate din rețeaua electrică terestră cât timp se află la dană în porturi.
- (3) Statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibili pentru motoare navale al căror conținut de sulf depășește 0,10 % din greutate.

Articolul 8

Metode de reducere a emisiilor

(1) Statele membre autorizează utilizarea metodelor de reducere a emisiilor de către nave, indiferent de pavilionul arborat, în porturile, apele teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele lor de control al poluării ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 6 și 7, sub rezerva alineatelor (2) și (4) de la prezentul articol.

(2) Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) înregistrează în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele menționate la articolele 6 și 7. Valorile de emisie echivalente se determină în conformitate cu anexa I.

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

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

(5) Atunci când progresele științifice și tehnice în ceea ce privește metodele alternative de reducere a emisiilor justifică aceasta și într-o manieră care să asigure coerența strictă cu instrumentele și standardele relevante adoptate de OMI, Comisia:

- (a) este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 16, pentru modificarea anexelor I și II;
- (b) adoptă acte de punere în aplicare în care se stabilesc cerințele detaliate privind monitorizarea emisiilor, după caz. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Articolul 9

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 se aprobă în conformitate cu directiva respectivă.

(2) Metodele de reducere a emisiilor care nu intră sub incidența alineatului (1) de la prezentul articol se aprobă în conformitate cu procedura menționată la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002, luând în considerare:

- (a) orientările elaborate de OMI;
- (b) rezultatele oricăror încercări efectuate în conformitate cu articolul 10;
- (c) efectele asupra mediului, inclusiv reducerile realizabile ale emisiilor și impactul asupra ecosistemelor în porturi și estuare închise; și
- (d) fezabilitatea monitorizării și verificării.

Articolul 10

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 6 și 7, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

- (a) Comisia și orice stat al portului respectiv să fie anunțate în scris cu cel puțin șase luni înaintea începerii încercărilor;
- (b) autorizațiile pentru încercări să nu depășească o durată de 18 luni;
- (c) toate navele implicate să instaleze echipamente de protecție împotriva manipulării frauduloase pentru monitorizarea continuă a emisiilor de gaze de coș și să utilizeze echipamentele respective pe întreaga perioadă a încercărilor;
- (d) toate navele implicate să realizeze reduceri ale emisiilor care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin aplicarea valorilor-limită ale conținutului de sulf din combustibili specificate în prezenta directivă;
- (e) să existe sisteme adecvate de gestionare a deșeurilor pentru orice tip de deșeu generat de tehnologiile de reducere a emisiilor pe întreaga perioadă a încercărilor;
- (f) să existe o evaluare a impactului asupra mediului marin, în special asupra ecosistemelor din porturi și estuare închise, pe întreaga perioadă a încercărilor; și
- (g) rezultatele complete să fie transmise Comisiei și să fie făcute publice în termen de șase luni de la finalizarea încercărilor.

*Articolul 11***Măsuri financiare**

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

*Articolul 12***Modificarea aprovizionării cu combustibili**

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

*Articolul 13***Eșantionarea și analiza**

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a verifica prin prelevarea de eșantioane dacă conținutul de sulf al combustibililor utilizați respectă cerințele de la articolele 3-7. Prelevarea eșantioanelor începe la data la care intră în vigoare limita aplicabilă privind conținutul maxim de sulf al combustibilului. Aceasta se efectuează periodic, cu o frecvență suficientă și în cantități suficiente și astfel încât eșantioanele să fie reprezentative pentru combustibilul examinat și, în cazul combustibililor marini, pentru combustibilul utilizat de nave pe perioada în care se află în zonele maritime și porturile respective. Eșantioanele se analizează fără întârzieri nejustificate.

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

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

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

(i) prelevarea eșantioanelor de combustibil marin destinat arderii la bordul navelor în timp ce este livrat navelor, în conformitate cu orientările pentru eșantionarea păcurei pentru stabilirea nivelului de conformitate cu anexa VI revizuită la MARPOL adoptată la 17 iulie 2009 prin Rezoluția 182(59) a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC) al OMI, și analiza conținutului de sulf al acestuia; sau

(ii) prelevarea eșantioanelor și analiza conținutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii la bordul navelor, conținut în rezervoare, în cazul în care acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și economic, și în eșantioane sigilate de combustibil la bordul navelor.

(3) Metoda de referință adoptată pentru determinarea conținutului de sulf este metoda ISO 8754 (2003) sau EN ISO 14596:2007.

Pentru a stabili dacă combustibilul marin furnizat către nave și utilizat la bordul acestora respectă limitele privind conținutul de sulf menționate la articolele 4-7, se utilizează procedura de verificare a combustibilului prevăzută la apendicele VI din anexa VI la MARPOL.

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

(a) frecvența prelevării de eșantioane;

(b) metodele de prelevare a eșantioanelor;

(c) definiția unui eșantion reprezentativ al combustibilului examinat.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

*Articolul 14***Raportarea și revizuirea**

(1) Pe baza rezultatelor prelevării de eșantioane, a analizelor și a inspecțiilor efectuate în conformitate cu articolul 13, statele membre transmit Comisiei, până la data de 30 iunie a fiecărui an, un raport referitor la conformitatea cu standardele privind conținutul de sulf prevăzute în prezenta directivă pentru anul calendaristic precedent.

Pe baza rapoartelor primite în conformitate cu primul paragraf de la prezentul alineat și a notificărilor privind indisponibilitatea combustibilului marin conform cu prezenta directivă trimise de către statele membre în conformitate cu articolul 6 alineatul (8) al cincilea paragraf, Comisia întocmește și publică, în termen de 12 luni de la data menționată la primul paragraf din prezentul alineat, un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive. Comisia evaluează necesitatea consolidării suplimentare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive și prezintă propuneri legislative adecvate în acest sens.

(2) Până la 31 decembrie 2013, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative. Comisia analizează în raportul său potențialul de reducere a poluării aerului ținând seama, printre altele, de: rapoartele anuale înaintate în conformitate cu alineatele (1) și (3), calitatea aerului și acidifierea observate, costurile combustibililor, impactul economic potențial și transferul modal observat, precum și progresele realizate în reducerea emisiilor provenite de la nave.

(3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare cu privire la informațiile care urmează să fie incluse în raport și la formatul acestuia prevăzut la alineatul (1). Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).

*Articolul 15***Adaptarea la progresul științific și tehnic**

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 cu privire la adaptările articolului 2 literele (a)-(e) și litera (p), ale articolului 13 alineatul (2) litera (b) punctul (i) și ale articolului 13 alineatul (3) la progresul științific și tehnic. Astfel de adaptări nu pot avea drept rezultat efectuarea vreunei modificări directe a domeniului de aplicare a prezentei directive și nici a limitelor privind conținutul de sulf al combustibililor specificate de prezenta directivă.

*Articolul 16***Exercitarea delegării de competențe**

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

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (5) și la articolul 15 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani începând de la 17 decembrie 2012. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (5) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

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

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 8 alineatul (5) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de trei luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliul sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 17

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

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

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

Articolul 18

Sanțiuni

Statele membre stabilesc sancțiunile aplicabile în cazurile de încălcare a dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă.

Sanțiunile stabilite sunt eficace, proporționale și disuasive și pot include amenzi calculate într-o asemenea manieră încât să se asigure, cel puțin, privarea celor responsabili de beneficiile economice obținute în urma încălcării dispozițiilor de drept intern menționate la primul paragraf și faptul că respectivele amenzi cresc progresiv în cazul unor încălcări repetate.

Articolul 19

Abrogare

Directiva 1999/32/CE, astfel cum a fost modificată prin actele prevăzute în partea A din anexa III, se abrogă, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre cu privire la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în partea B din anexa III.

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

Articolul 20

Intrarea în vigoare

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

*Articolul 21***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 11 mai 2016.

Pentru Parlamentul European
Președintele
M. SCHULZ

Pentru Consiliu
Președintele
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

ANEXA I

**VALORILE ECHIVALENTE ALE EMISIILOR PENTRU METODELE DE REDUCERE A EMISIILOR MENȚIONATE
LA ARTICOLUL 8 ALINEATUL (2)**

Limitele privind conținutul de sulf al combustibililor marini menționate la articolele 6 și 7 din prezenta directivă și în regulile 14.1 și 14.4 din anexa VI la MARPOL și valorile corespunzătoare ale emisiilor menționate la articolul 8 alineatul (2):

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

Observații

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

ANEXA II

CRITERII PRIVIND UTILIZAREA METODELOR DE REDUCERE A EMISIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8 ALINEATUL (4)

Metodele de reducere a emisiilor menționate la articolul 8 respectă cel puțin criteriile specificate în următoarele instrumente, după caz:

Metoda de reducere a emisiilor	Criterii de utilizare
Amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării	Decizia 2010/769/UE a Comisiei ⁽¹⁾
Sisteme de purificare a gazelor de evacuare	Rezoluția MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009 „Apa de spălare provenită de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate și alte produse chimice relevante create <i>in situ</i> ”, menționate la punctul 10.1.6.1 din Rezoluția MEPC.184(59), nu se deversează în mare, inclusiv în porturi și estuare închise, decât dacă operatorul navei demonstrează că deversarea apei de spălare nu are un impact negativ semnificativ asupra sănătății umane și a mediului și nu prezintă riscuri pentru acestea. În cazul în care substanța chimică utilizată este sodă caustică, este suficient ca apa de spălare să îndeplinească criteriile stabilite în Rezoluția MEPC.184(59) și ca pH-ul acesteia să nu depășească 8,0.
Biocombustibili	Utilizarea biocombustibililor, astfel cum sunt definiți în Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ , care sunt conforme cu standardele relevante CEN și ISO. Amestecurile de biocombustibili și combustibili marini trebuie să fie conforme cu standardele privind conținutul de sulf stabilite la articolul 5, la articolul 6 alineatele (1), (2) și (5) și la articolul 7 din prezenta directivă.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a Directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE (JO L 140, 5.6.2009, p. 16).

ANEXA III

PARTEA A

Directiva abrogată și lista modificărilor sale ulterioare
(menționate la articolul 19)

Directiva 1999/32/CE a Consiliului

(JO L 121, 11.5.1999, p. 13)

Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului

(JO L 284, 31.10.2003, p. 1)

Numai punctul 19 din anexa I

Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului

(JO L 191, 22.7.2005, p. 59)

Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului

(JO L 87, 31.3.2009, p. 109)

Numai punctul 3.4 din anexa I

Directiva 2009/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului

(JO L 140, 5.6.2009, p. 88)

Numai articolul 2

Directiva 2012/33/UE a Parlamentului European și a Consiliului

(JO L 327, 27.11.2012, p. 1)

PARTEA B

Termene de transpunere în dreptul intern
(menționate la articolul 19)

Directiva	Termenul de transpunere
1999/32/CE	1 iulie 2000
2005/33/CE	11 august 2006
2009/30/CE	31 decembrie 2010
2012/33/UE	18 iunie 2014

ANEXA IV

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 1999/32/CE	Prezenta directivă
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)
Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf cuvintele introductive	Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf cuvintele introductive
Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf literele (a), (b) și (c)	Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf literele (a), (b) și (c)
Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf litera (d) cuvintele introductive	Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf litera (d) cuvintele introductive
Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf litera (d) prima liniuță	Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf litera (d) punctul (i)
Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf litera (d) a doua liniuță	Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf litera (d) punctul (ii)
Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf literele (e)-(h)	Articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf literele (e)-(h)
Articolul 2 cuvintele introductive	Articolul 2 cuvintele introductive
Articolul 2 punctul 1	Articolul 2 litera (a)
Articolul 2 punctul 1 prima liniuță	Articolul 2 litera (a) punctul (i)
Articolul 2 punctul 1 a doua liniuță	Articolul 2 litera (a) punctul (ii)
Articolul 2 punctul 2	Articolul 2 litera (b)
Articolul 2 punctul 2 prima liniuță	Articolul 2 litera (b) punctul (i)
Articolul 2 punctul 2 a doua liniuță	Articolul 2 litera (b) punctul (ii)
Articolul 2 punctul 2 cuvintele finale	Articolul 2 litera (b) cuvintele finale
Articolul 2 punctul 3	Articolul 2 litera (c)
Articolul 2 punctul 3a	Articolul 2 litera (d)
Articolul 2 punctul 3b	Articolul 2 litera (e)
Articolul 2 punctul 3c	Articolul 2 litera (f)
Articolul 2 punctul 3d	Articolul 2 litera (g)
Articolul 2 punctul 3e	Articolul 2 litera (h)
Articolul 2 punctul 3f	Articolul 2 litera (i)
Articolul 2 punctul 3g	Articolul 2 litera (j)
Articolul 2 punctul 3h	Articolul 2 litera (k)
Articolul 2, punctul 3i	Articolul 2 litera (l)
Articolul 2 punctul 3k	Articolul 2 litera (m)
Articolul 2 punctul 3l	Articolul 2 litera (n)
Articolul 2 punctul 3m	Articolul 2 litera (o)
Articolul 2 punctul 4	Articolul 2 litera (p)
Articolul 2 punctul 5	Articolul 2 litera (q)
Articolul 3	Articolul 3
Articolul 3a	Articolul 5

Directiva 1999/32/CE	Prezenta directivă
Articolul 4	Articolul 4
Articolul 4a alineatul (1)	Articolul 6 alineatul (2)
Articolul 4a alineatul (1a)	Articolul 6 alineatul (1)
Articolul 4a alineatul (2)	Articolul 6 alineatul (3)
Articolul 4a alineatul (3)	Articolul 6 alineatul (4)
Articolul 4a alineatul (4)	Articolul 6 alineatul (5)
Articolul 4a alineatul (5)	Articolul 6 alineatul (6)
Articolul 4a alineatul (5a)	Articolul 6 alineatul (7)
Articolul 4a alineatul (5b)	Articolul 6 alineatul (8)
Articolul 4a alineatul (6)	Articolul 6 alineatul (9)
Articolul 4a alineatul (7)	Articolul 6 alineatul (10)
Articolul 4b	Articolul 7
Articolul 4c alineatele (1) și (2)	Articolul 8 alineatele (1) și (2)
Articolul 4c alineatul (2a)	Articolul 8 alineatul (3)
Articolul 4c alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (4)
Articolul 4c alineatul (4)	Articolul 8 alineatul (5)
Articolul 4d	Articolul 9
Articolul 4e	Articolul 10
Articolul 4f	Articolul 11
Articolul 5	Articolul 12
Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 13 alineatul (1)
Articolul 6 alineatul (1a)	Articolul 13 alineatul (2)
Articolul 6 alineatul (2)	Articolul 13 alineatul (3)
Articolul 6 alineatul (1b)	Articolul 13 alineatul (4)
Articolul 7 alineatele (1) și (2)	Articolul 14 alineatele (1) și (2)
Articolul 7 alineatul (1a)	Articolul 14 alineatul (3)
Articolul 7 alineatul (3)	—
Articolul 7 alineatul (4)	Articolul 15
Articolul 9	Articolul 17
Articolul 9a	Articolul 16
Articolul 10	—
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 18, primul paragraf
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 18, al doilea paragraf
—	Articolul 19
Articolul 12	Articolul 20

Directiva 1999/32/CE	Prezenta directivă
Articolul 13	Articolul 21
Anexele I și II	Anexele I și II
—	Anexa III
—	Anexa IV