

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

► **B**

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

**din 26 aprilie 1999**

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

(JO L 121, 11.5.1999, p. 13)

Astfel cum a fost modificată prin:

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



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

**din 26 aprilie 1999**

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

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei (1),

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

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

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

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

(2) JO C 355, 21.11.1997, p. 1.

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

(4) JO C 138, 17.5.1993, p. 5.

▼B

că părțile contractante trebuie să reducă emisiile de sulf cu 30 % sau mai mult, conform precizărilor din primul protocol și întrucât al doilea protocol UN-ECE se bazează pe premisa că nivelurile și cantitățile critice sunt în continuare depășite în anumite zone sensibile; întrucât, dacă se dorește respectarea obiectivelor din al cincilea program de acțiune pentru mediu, sunt necesare măsuri suplimentare pentru reducerea emisiilor de dioxid de sulf; întrucât părțile contractante trebuie să reducă semnificativ emisiile de dioxid de sulf;

- (8) întrucât sulful, care este prezent în mod natural în cantități mici în petrol și în cărbune, a fost recunoscut în urmă cu câteva decenii ca fiind sursa principală a emisiilor de dioxid de sulf, care reprezintă una dintre cauzele principale ale „ploii acide” și una dintre cauzele majore ale poluării aerului care afectează majoritatea zonelor urbane și industriale;
- (9) întrucât Comisia a publicat recent un comunicat privind o strategie cu costuri mici pentru combaterea acidificării în Comunitate; întrucât controlul emisiilor de dioxid de sulf provenind din arderea anumitor combustibili lichizi a fost identificat ca fiind o componentă integrantă a acestei strategii cu costuri mici; întrucât Comunitatea recunoaște necesitatea luării de măsuri privind toți combustibilii;
- (10) întrucât studiile efectuate au arătat că avantajele obținute din reducerea emisiilor de dioxid de sulf prin reducerea conținutului de sulf din combustibili sunt deseori mai mari decât costurile industriale estimate în cadrul prezentei directive și întrucât tehnologia necesară pentru reducerea nivelului de sulf din combustibilii lichizi există și este bine stabilită;
- (11) întrucât, în conformitate cu principiul subsidiarității și cu principiul proporționalității menționate la articolul 3b din tratat, obiectivul reducerii emisiilor de dioxid de sulf provenind din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi nu poate fi atins în mod eficient de către statele membre acționând individual; întrucât acțiunile neconcertate nu oferă garanția atingerii obiectivului dorit, sunt contra-productive și pot determina o destabilizare importantă a pieței pentru combustibilii respectivi; întrucât, având în vedere necesitatea de reducere a emisiilor de dioxid de sulf în interiorul Comunității, măsurile luate la nivel comunitar sunt mult mai eficiente, întrucât prezenta directivă se limitează la cerințele minime necesare pentru atingerea obiectivului dorit;
- (12) întrucât Directiva 93/12/CEE a Consiliului din 23 martie 1993 privind conținutul de sulf din anumiți combustibili lichizi<sup>(1)</sup> solicită Comisiei să înainteze Consiliului o propunere de reducere a limitelor pentru conținutul de sulf din benzină și de stabilire a unor limite noi pentru kerosen; întrucât se recomandă stabilirea valorilor limită pentru conținutul de sulf din alți combustibili lichizi, în special păcura grea, păcura de rezervor, benzina folosită în marină și benzina, pe baza studiilor de rentabilitate;
- (13) întrucât, în conformitate cu articolul 130t din Tratat, prezenta directivă nu trebuie să împiedice statele membre să mențină sau să introducă măsuri de protecție mai stricte; întrucât asemenea măsuri respective trebuie să fie compatibile cu Tratatul și Comisia trebuie să fie notificată în această privință;
- (14) întrucât un stat membru, înainte de a introduce măsuri de protecție mai stricte, trebuie să notifice măsurile propuse

<sup>(1)</sup> JO L 74, 27.3.1993, p. 81.

**▼B**

Comisiei în conformitate cu Directiva 83/189/CEE a Consiliului din 28 martie 1983 stabilind procedura de informare în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice <sup>(1)</sup>;

- (15) întrucât, în ceea ce privește valoarea limită a conținutului de sulf din păcură, se recomandă prevederea de derogări în statele membre și în regiunile în care condițiile de mediu permit acest lucru;
- (16) întrucât, în ceea ce privește valoarea limită a conținutului de sulf din păcură, se recomandă de asemenea prevederea de derogări privind folosirea acesteia în instalații de ardere care respectă valorile limită de emisie prevăzute la Directiva 88/609/CEE a Consiliului din 24 noiembrie 1988 <sup>(2)</sup> privind limitarea emisiilor în aer de anumiți poluanți proveniți de la instalațiile de ardere mari; întrucât, în vederea următoarei revizuirii a Directivei 88/609/CEE, poate fi necesară reexaminarea și, dacă este cazul, revizuirea anumitor dispoziții ale prezentei directive;
- (17) întrucât pentru rafinările de petrol excluse din domeniul de aplicare a articolului 3 alineatul (3) punctul (i) litera (c) din prezenta directivă, media emisiilor de dioxid de sulf nu trebuie să depășească valorile limită stabilite în Directiva 88/609/CEE sau în orice viitoare versiune revizuită a acesteia; întrucât la aplicarea prezentei directive statele membre trebuie să țină cont de faptul că înlocuirea cu combustibili alții decât cei menționați la articolul 2 nu trebuie să producă o creștere a emisiilor de poluanți acidifianți;
- (18) întrucât în temeiul Directivei 93/12/CEE s-a stabilit deja o valoare limită de 0,2 % a conținutului de sulf din benzină; întrucât valoarea limită respectivă trebuie înlocuită cu 0,1 % până la 1 ianuarie 2008;
- (19) întrucât, în conformitate cu Actul de aderare din 1994, Austria și Finlanda beneficiază de o derogare pe o perioadă de patru ani de la data aderării în ceea ce privește dispozițiile din Directiva 93/12/CEE cu privire la conținutul de sulf din benzină;
- (20) întrucât valorile limită de 0,2 % (începând cu anul 2000) și de 0,1 % (începând cu anul 2008) privind conținutul de sulf din benzina folosită de marină pentru navele maritime pot prezenta probleme tehnice și economice pentru Grecia, pe întreg teritoriul acesteia, pentru Spania, în Insulele Canare, pentru Franța, în Departamentele Franceze de peste mare, și pentru Portugalia, în Arhipelagurile Madeira și Azore; întrucât o derogare acordată Greciei, Insulelor Canare, Departamentelor Franceze de peste mare și Arhipelagurilor Madeira și Azore nu trebuie să aibă un efect negativ asupra pieței benzinei folosită în marină în măsura în care benzina exportată din Grecia, Insulele Canare, Departamentele Franceze de peste mare și Arhipelagurile Madeira și Azore în alte state membre trebuie să respecte criteriile în vigoare în statele membre importatoare; întrucât Grecia, Insulele Canare, Departamentele Franceze de peste mare și Arhipelagurile Madeira și Azore trebuie să primească o derogare de la valorile limită ale sulfului în funcție de greutate pentru benzina folosită în marină;
- (21) întrucât emisiile de sulf provenite din transporturile maritime datorate arderii păcurii de rezervor cu conținut ridicat de sulf contribuie la poluarea cu dioxid de sulf și la problemele de acidificare; întrucât Comunitatea preconizează o protecție mai eficientă a zonelor sensibile la emisiile de SO<sub>x</sub> și o reducere a valorii limită normale pentru păcura de rezervor (de la valoarea actuală

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

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

**▼B**

de 4,5 %) în cadrul negocierilor în curs și negocierilor viitoare privind Convenția MARPOL din cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI); întrucât trebuie să continue inițiativa Comunității de declarare a Mării Nordului/Canalului Mânecii drept zone speciale de reducere a emisiilor de SO<sub>x</sub>;

- (22) întrucât este necesară o cercetare mai profundă a efectelor acidificării asupra ecosistemelor și asupra organismului uman; întrucât Comunitatea sprijină această cercetare prin al cincilea program-cadru de cercetare <sup>(1)</sup>;
- (23) întrucât, în cazul unei întreruperi în aprovizionarea cu țiței, produse din petrol sau alte hidrocarburi, Comisia poate autoriza aplicarea unei valori limită mai mare pe teritoriul unui stat membru;
- (24) întrucât statele membre trebuie să stabilească mecanismele adecvate pentru monitorizarea respectării prevederilor prezentei directive; întrucât trebuie să se înainteze Comisiei rapoarte privind conținutul de sulf din combustibilii lichizi;
- (25) întrucât, din motive de claritate, este necesară modificarea Directivei 93/12/CEE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

*Articolul 1*

**Obiective și domeniu de aplicare**

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

**▼M2**

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

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

- (a) combustibilii destinați cercetării și testării;
- (b) combustibilii destinați prelucrării înainte de arderea finală;
- (c) combustibilii care urmează să fie prelucrați în industria de rafinare;
- (d) combustibilii utilizați și introduși pe piață în regiunile comunitare ultraperiferice, cu condiția ca statele membre respective să ia măsurile necesare pentru ca, în respectivele regiuni:
  - să se respecte standardele de calitate a aerului;
  - să nu se utilizeze păcura grea în cazul în care conținutul său de sulf depășește 3 % din greutate;
- (e) combustibilii utilizați de navele de război și de alte vase în serviciul militar. Cu toate acestea, fiecare stat membru se străduiește să asigure, prin adoptarea unor măsuri adecvate care nu influențează în mod negativ operațiile sau capacitatea operațională a navelor respective, faptul că aceste nave acționează în conformitate cu

<sup>(1)</sup> JO L 26, 1.2.1999, p. 1.

**▼ M2**

- prezenta directivă, în măsura în care acest fapt este rezonabil și posibil;
- (f) orice utilizare a combustibililor pe o navă, utilizare necesară pentru scopul specific de asigurare a securității unei nave sau de salvare a vieților omenești pe mare;
- (g) orice utilizare a combustibililor pe o navă, necesară datorită deteriorării navei sau a echipamentului acesteia, cu condiția ca, după producerea daunei, să se ia toate măsurile pentru prevenirea sau reducerea emisiilor excedentare și cu condiția adoptării, cât mai curând posibil, a măsurilor de remediere a daunelor. Aceasta nu se aplică în situația în care armatorul sau căpitanul au acționat nechibzuit sau cu intenția de a produce daune;
- (h) combustibilii utilizați la bordul vaselor care folosesc tehnologii aprobate de reducere a emisiilor, în conformitate cu articolul 4c.

**▼ B***Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentei directive:

1. *păcură* înseamnă:

**▼ M2**

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

**▼ B**

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

2. ► **M2** *motorină* înseamnă:

- orice combustibil lichid derivat din petrol, exclusiv combustibilul marin, care se încadrează la codul NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 sau 2710 19 49 sau
- orice combustibil lichid derivat din petrol, exclusiv combustibilul marin, din care mai puțin de 65 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 250 °C și din care cel puțin 85 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 350 °C în conformitate cu metoda ASTM D86. ◀

Este exclusă din prezenta definiție motorina definită la articolul 2 alineatul (2) din Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea petrolului și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE <sup>(1)</sup> a Consiliului. Combustibilii utilizați pentru utilajele autopropulsate nerutiere și pentru tractoarele agricole sunt de asemenea excluși din prezenta definiție;

**▼ M4**

3. *combustibil marin* înseamnă orice carburant lichid derivat din petrol destinat utilizării sau utilizat la bordul unui vas, inclusiv acei carburanți definiți în ISO 8217. Combustibilul cuprinde orice combustibil lichid derivat din petrol care se utilizează la bordul navelor de navigație interioară sau al ambarcațiunilor de agrement, astfel cum sunt definite în Directiva 97/68/CE a Parla-

(1) JO L 350, 28.12.1998, p. 58.

▼ M4

mentului 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 <sup>(1)</sup> și în Directiva 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 1994 de apropiere a actelor cu putere de lege și actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement <sup>(2)</sup>, când navele respective se află pe mare;

▼ M2

- 3a. *combustibil pentru motoare diesel navale* înseamnă orice combustibil marin care are o vâscozitate sau densitate care se încadrează în intervalele de vâscozitate sau densitate definite pentru tipurile DMB și DMC în Tabelul 1 din ISO 8217;
- 3b. *combustibil pentru motoare navale* înseamnă orice combustibil marin care are o vâscozitate sau densitate care se încadrează în intervalele de vâscozitate sau densitate definite pentru tipurile DMX și DMA în Tabelul 1 din ISO 8217;
- 3c. *MARPOL* înseamnă Convenția Internațională pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta;
- 3d. *anexa VI la MARPOL* înseamnă anexa intitulată „Reglementări pentru prevenirea poluării aerului de către nave”, pe care Protocolul din 1997 o adaugă la MARPOL;
- 3e. *zone de control al emisiilor de Ox* înseamnă zonele maritime definite ca atare de OMI în conformitate cu anexa VI la MARPOL;
- 3f. *nave de pasageri* înseamnă navele care pot transporta mai mult de 12 pasageri, în cazul în care un pasager este orice altă persoană în afara:
- (i) căpitanului și a membrilor echipajului sau a unei alte persoane care este salariată sau angajată în orice calitate la bordul unei nave pentru activitățile navei respective și
  - (ii) unui copil cu vârsta mai mică de un an;
- 3g. *servicii regulate* înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri efectuate astfel încât să deservească traficul dintre aceleași două porturi sau mai multe porturi sau o serie de voaje de la și către același port fără escale intermediare, fie:
- (i) în conformitate cu un orar publicat, fie
  - (ii) cu traversări efectuate cu o regularitate sau cu o frecvență care pot constitui un program care poate fi recunoscut;
- 3h. *navă de război* înseamnă o navă care aparține forțelor armate ale unui stat, poartă însemnele exterioare distinctive ale acestor nave sau ale naționalității sale, se află sub comanda unui ofițer autorizat în mod corespunzător de guvernul statului respectiv, al cărui nume figurează pe lista de serviciu corespunzătoare sau echivalentul acesteia și are un echipaj care se află în serviciul regulat al forțelor armate;
- 3i. *nave la dană* înseamnă navele care sunt amarate sau ancorate în siguranță într-un port comunitar în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu sunt angajate în operațiuni de manipulare a mărfii;

▼ M4

<sup>(1)</sup> JO L 59, 27.2.1998, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 164, 30.6.1994, p. 15.

▼ M2

- 3k. *introducerea pe piață* înseamnă furnizarea sau punerea la dispoziția terților, contra cost sau în mod gratuit, oriunde în cadrul jurisdicției statelor membre, combustibili marini pentru ardere la bord. Ea exclude furnizarea sau punerea la dispoziție a combustibililor marini pentru export în rezervoarele de încărcătură ale navelor;
- 3l. *regiuni ultraperiferice* înseamnă departamentele franceze de peste mări, Insulele Azore, Madeira și Insulele Canare, după cum se stabilește la articolul 299 din Tratat;
- 3m. *tehnologie de reducere a emisiilor* înseamnă un sistem de purificare a gazelor de evacuare sau oricare altă metodă tehnologică ce poate fi verificată și pusă în aplicare;

▼ B

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

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

- (1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura că, de la 1 ianuarie 2003, tipurile de păcură grea nu sunt utilizate pe teritoriul lor în cazul în care conținutul de sulf al acestora depășește 1 % din greutate.
- (2) (i) Sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, această cerință 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 din 23 octombrie 2001 privind limitarea emisiilor în aer de anumiți poluanți provenind de la instalațiile mari de ardere<sup>(1)</sup>, care sunt considerate instalații noi în conformitate cu definiția dată în articolul 2 alineatul (9) și care respectă limitele emisiilor de bioxid de sulf pentru astfel de instalații stabilite în anexa IV la respectiva directivă și aplicate în conformitate cu articolul 4;
  - (b) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE, care sunt considerate existente în conformitate cu definiția dată în articolul 2 alineatul (10), în cazul în care emisiile de bioxid de sulf produse de aceste instalații sunt mai mici sau egale cu 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată și în cazul în care, de la 1 ianuarie 2008, emisiile de bioxid de sulf produse de instalațiile de ardere prevăzute la articolul 4 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2001/80/CE sunt mai mici sau egale cu cele rezultate din respectarea valorilor limită ale emisiilor pentru instalații noi cuprinse în anexa IV partea A la directiva respectivă și, după caz, se aplică articolele 5, 7 și 8;
  - (c) în alte instalații de ardere care nu se încadrează la literele (a) sau (b), în cazul în care emisiile de bioxid de sulf

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



**▼M2**

produse de respectivele instalații nu depășesc 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> 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 bioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, se încadrează în limita ce urmează a fi stabilită de fiecare stat membru, care nu va depăși 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>. Aceasta nu se aplică instalațiilor de ardere care se încadrează la litera (a) sau, de la data de 1 ianuarie 2008, celor care se încadrează la litera (b).
- (ii) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că nicio instalație de ardere care utilizează păcură grea cu o concentrație de sulf mai mare decât cea menționată la alineatul (1) nu este exploatată în absența unui permis eliberat de o autoritate competentă, care specifică limitele emisiilor.
- (3) Dispozițiile alineatului (2) se revizuiesc și, după caz, se modifică ținând seama de orice modificare viitoare a Directivei 2001/80/CE.

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

- (1) Statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că benzina, ►M2 \_\_\_\_\_ ◀ nu este folosită pe teritoriul lor începând cu:
- iulie 2000, în cazul în care conținutul de sulf depășește 0,20 % în masă,
  - 1 ianuarie 2008, în cazul în care conținutul de sulf depășește 0,10 % în masă.

**▼M2**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*Articolul 4a***Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați în zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> și de către navele de pasageri care efectuează servicii regulate spre sau către porturi comunitare**

- (1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că nu se utilizează combustibili marini în zonele din apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> în cazul în care conținutul de sulf al respectivilor combustibili depășește 1,5 % din greutate. Această dispoziție se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Comunității.
- (2) Datele de aplicare a dispozițiilor alineatului (1) sunt următoarele:
- (a) pentru zona Mării Baltice menționată în Regulamentul 14 alineatul (3) litera (a) din anexa VI la MARPOL, 11 august 2006;
- (b) pentru Marea Nordului:
- 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării OMI, în conformitate cu procedurile stabilite sau

▼ M2

— 11 august 2007,

oricare dintre acestea survine mai întâi;

(c) pentru oricare alte zone maritime, inclusiv porturile, pe care OMI le desemnează ulterior ca zone pentru controlul emisiilor de SO<sub>x</sub> în conformitate cu regulamentul 14 alineatul (3) litera (b) din anexa VI la MARPOL: 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării.

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

— navelor care arborează pavilionul lor și

— în cazul statelor membre care se învecinează cu zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub>, a navelor înregistrate sub orice pavilion, cât timp se află în porturile lor.

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

(4) De la data menționată la alineatul (2) litera (a), statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că nu sunt utilizați combustibili marini în apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării de către navele de pasageri care efectuează servicii regulate spre sau din orice port comunitar în cazul în care conținutul de sulf al respectivelor combustibili depășește 1,5 % din greutate. Statele membre răspund de punerea în aplicare a acestei cerințe cel puțin pentru navele care arborează pavilionul lor și navele înregistrate sub orice pavilion, cât timp se află în porturile lor.

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

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

— țin un registru al furnizorilor locali de combustibili marini;

— se asigură că furnizorul specifică în nota de livrare a combustibilului conținutul de sulf al tuturor combustibililor marini vânduți pe teritoriul lor, această notă fiind însoțită de o probă sigilată purtând semnătura reprezentantului vasului care face recepția;

— iau măsuri adecvate împotriva furnizorilor de combustibili marini în legătură cu care s-a constatat că livrează combustibili care nu corespund cu specificația menționată pe nota de livrare a combustibilului;

— asigură aplicarea unor măsuri de remediere, după caz, pentru a aduce într-o stare de conformitate cu specificația orice combustibil marin neconform.

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

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

▼ M2*Articolul 4b*▼ M4**Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați de navele aflate la dană în porturile comunitare**▼ M2

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

▼ M4▼ M2

(b) navele aflate la dană în porturile comunitare, acordând echipajului suficient timp pentru a finaliza orice operație necesară de schimbare a combustibilului, cât mai curând posibil după sosirea la dană și cât mai târziu posibil înainte de plecare.

Statele membre solicită ca perioada de timp a oricărei operații de schimbare a combustibilului să fie înregistrată în jurnalele de bord ale vasului.

(2) Alineatul (1) nu se aplică:

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

▼ M4▼ M2

(c) până la 1 ianuarie 2012 pentru navele menționate în anexă și care operează exclusiv pe teritoriul Republicii Elene;

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

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

*Articolul 4c***Încercarea și utilizarea noilor tehnologii de reducere a emisiilor**

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

— Comisia și orice stat în care se găsește portul respectiv să fie anunțate în scris cu cel puțin șase luni înainte începerii încercărilor;

— autorizațiile pentru încercări să nu depășească o durată de 18 luni;

— toate navele implicate să instaleze echipamente asigurate împotriva manipulării frauduloase pentru monitorizarea continuă a emisiilor de gaze de coș și să utilizeze aceste echipamente pe întreaga perioadă a încercărilor;

— toate navele implicate să realizeze reduceri ale emisiilor care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin aplicarea valorilor limită ale conținutului de sulf din combustibili, specificate în prezenta directivă;

**▼ M2**

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

(2) Tehnologiile de reducere a emisiilor pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru se aprobă în conformitate cu procedura menționată la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui comitet privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) <sup>(1)</sup>, luând în considerare:

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

**▼ M3**

(3) Comisia stabilește criteriile pentru utilizarea tehnologiilor de reducere a emisiilor de către nave, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, în porturi și estuare închise în Comunitate. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9 alineatul (2). Comisia comunică OMI aceste criterii.

**▼ M2**

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

- să înregistreze în mod continuu reduceri ale emisiilor care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin aplicarea valorilor limită ale conținutului de sulf din combustibili, specificate în prezenta directivă;
- să fie dotate cu echipament de monitorizare continuă a emisiilor și
- să prezinte o documentație temeinică referitoare la faptul că orice fluxuri de deșeuri deversate în porturile și estuarele închise nu au un impact asupra ecosistemelor, pe baza criteriilor comunicate către OMI de statele în care se găsesc porturile respective.

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

Dacă, din cauza unei modificări neprevăzute în aprovizionarea cu țiței, produse din petrol sau alte hidrocarburi, un stat membru întâmpină dificultăți în aplicarea valorilor limită privind conținutul maxim de sulf menționat la articolele 3 și 4, statul membru respectiv informează Comisia cu privire la aceasta. Comisia poate autoriza o valoare limită mai mare care să poată fi folosită pe teritoriul statului membru respectiv

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

**▼ B**

pentru o perioadă maximă de 6 luni; Comisa notifică statele membre și Consiliul cu privire la decizia luată. Oricare stat membru poate înainta decizia respectivă Consiliului în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua o altă decizie în termen de două luni.

*Articolul 6***Eșantionarea și analiza**

(1) Statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a verifica prin eșantionare respectarea criteriilor de la articolele 3 și 4, privind conținutul de sulf din combustibili. Eșantionarea începe în termen de șase luni de la data la care intră în vigoare valoarea limită relevantă pentru conținutul maxim de sulf din combustibili. Eșantionarea se efectuează cu regularitate și prin metode care să garanteze că eșantioanele sunt reprezentative pentru combustibilul examinat.

**▼ M2**

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

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

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

**▼ M4**

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

**▼ M2**

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

**▼ B**

(2) Metoda de referință adoptată pentru determinarea conținutului de sulf este definită astfel:

**▼ M2**

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

**▼ B**

(b) metoda EN 24260 (1987), ISO 8754 (1992) și PrEN ISO 14596 pentru benzină.

În cazuri discutabile se aplică metoda PrEN ISO 14596. Interpretarea statistică a verificării conținutului de sulf din benzina utilizată se efectuează în conformitate cu norma ISO 4259 (1992).

▼ M2

## Articolul 7

**Raportarea și revizuirea**

(1) Pe baza rezultatelor prelevării de eșantioane, a analizelor și inspecțiilor efectuate în conformitate cu articolul 6, statele membre transmit Comisiei, până la data de 30 iunie a fiecărui an, un scurt raport privind conținutul de sulf al combustibililor lichizi care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentei directive și care au fost utilizați pe teritoriul lor pe parcursul anului calendaristic precedent. Raportul respectiv include evidența numărului total de eșantioane testate pe tipuri de combustibili și menționează cantitatea corespunzătoare de combustibil utilizată, precum și media calculată a conținutului de sulf. De asemenea, statele membre raportează numărul de verificări efectuate la bordul navelor și înregistrează media conținutului de sulf al combustibililor marini utilizați pe teritoriul lor care nu se încadrează în domeniul de aplicare al prezentei directive la 11 august 2005.

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

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

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

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

Comisia acordă o atenție deosebită propunerilor privind:

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

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

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

▼ M3

(4) Orice modificări necesare pentru a aduce adaptări de natură tehnică articolului 2 punctele 1, 2, 3, 3a, 3b și 4 sau articolului 6 alineatul (2), pentru a ține seama de progresul științific și tehnic, se

**▼M3**

adoptă de către Comisie. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9 alineatul (2). Astfel de adaptări nu pot avea drept rezultat efectuarea vreunei modificări directe a domeniului de aplicare al prezentei directive și nici a limitelor sulfului din combustibil specificate de prezenta directivă.

**▼B***Articolul 8***Modificări aduse Directivei 93/12/CEE**

- (1) Directiva 93/12/CEE se modifică după cum urmează:
  - (a) la articolul 1 se elimină alineatul (1) litera (a) și alineatul (2);
  - (b) la articolul 2 se elimină primul paragraf al alineatului (2) și alineatul (3);
  - (c) articolele 3 și 4 se elimină.
- (2) Alineatul (1) se aplică începând de la 1 iulie 2000.

**▼M3***Articolul 9***Procedura comitetului**

- (1) Comisia este asistată de un comitet.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

**▼B***Articolul 10***Transpunerea**

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

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

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

*Articolul 11***Sancțiuni**

Statele membre stabilesc sancțiunile care se aplică pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive. Sancțiunile stabilite trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter descurajator.

*Articolul 12***Intrarea în vigoare**

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

**▼B**

*Articolul 13*

**Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.



▼ M2

## ANEXĂ

## VASE GRECEȘTI

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