

5.9.2012

A7-0038/57

**Amendamentul 57**

**Satu Hassi**

în numele Grupului Verts/ALE

**Christofer Fjellner**

în numele Grupului PPE

**Marita Ulvskog**

în numele Grupului S&D

**Holger Krahmer**

în numele Grupului ALDE

**Martin Callanan**

în numele Grupului ECR

**Sabine Wils**

în numele Grupului GUE/NGL

**Raport**

**Satu Hassi**

Conținutul de sulf din anumiți combustibili marini

COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD)

**A7-0038/2012**

**Propunere de regulament**

–

AMENDAMENTELE PARLAMENTULUI EUROPEAN\*

la propunerea Comisiei

-----  
**DIRECTIVA 2012/.../UE**

**A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**din**

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

---

\* Amendamente: textul nou sau modificat este marcat cu caractere cursive aldine; textul eliminat este marcat prin simbolul **■**.

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<sup>1</sup>,

***după consultarea Comitetului Regiunilor,***

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară<sup>2</sup>,

întrucât:

- (1) Politica de mediu a Uniunii, astfel cum se menționează în programele de acțiune privind mediul, în special în cel de-al șaselea program de acțiune pentru mediu adoptat prin Decizia nr. 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>3</sup>, are printre scopurile sale realizarea unor niveluri de calitate a aerului care să nu creeze efecte negative semnificative și să nu genereze riscuri asupra sănătății umane și mediului.

---

<sup>1</sup> JO C 68, 6.3.2012, p.70.

<sup>2</sup> ***Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din ...***

<sup>3</sup> JO L 242, 10.9.2002, p. 1.

- (1a) *Articolul 191 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede că politica Uniunii în domeniul mediului ar trebui să urmărească un nivel ridicat de protecție, ținând seama de diversitatea situațiilor din diferitele regiuni ale Uniunii.*
- (2) Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 referitoare la reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi<sup>1</sup> stabilește conținutul maxim permis de sulf al păcurii, al motorinei și al combustibilului pentru motoare navale și al combustibilului pentru motoare diesel navale utilizate în Uniune.
- (3) Datorită arderii combustibililor marini cu conținut ridicat de sulf, emisiile navelor contribuie la poluarea aerului sub forma dioxidului de sulf și a pulberilor în suspensie, dăunând sănătății umane **și mediului** și contribuind la **depunerile de acizi**. *În lipsa măsurilor stabilite în prezenta directivă, emisiile provenite din transportul maritim ar fi fost în scurt timp mai ridicate decât emisiile provenite din toate sursele terestre.*

---

<sup>1</sup> JOL 121, 11.5.1999, p. 13.

- (3a) *Poluarea aerului cauzată de navele aflate la dană reprezintă un motiv grav de îngrijorare pentru numeroase orașe portuare în ceea ce privește eforturile lor de a atinge valorile-limită ale calității aerului stabilite de Uniune.*
- (3b) *Statele membre ar trebui să încurajeze utilizarea energiei electrice din rețeaua de pe țărm, întrucât energia electrică pentru navele actuale este furnizată de obicei de motoare auxiliare.*
- (4) În temeiul Directivei 1999/32/CE, Comisia urmează să înainteze Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a *respectivei directive* și poate să transmită, împreună cu raportul respectiv, propuneri de modificare a acesteia, în special cu privire la reducerea limitelor aplicabile conținutului de sulf al combustibililor marini în zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> (ZCES), *în conformitate cu* lucrările Organizației Maritime Internaționale (OMI).
- (5) În 2008, 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.

- (6) Anexa VI revizuită la MARPOL introduce, printre altele, limite mai stricte în ceea ce privește conținutul de sulf al combustibililor marini în cadrul ZCES (1,00 % începând cu 1 iulie 2010 și 0,10 % începând cu 1 ianuarie 2015), precum și în zonele maritime din afara ZCES (3,50 % începând cu 1 ianuarie 2012 și, în principiu, 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 ZCES 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, Directiva 1999/32/CE ar trebui aliniată la anexa VI revizuită a 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.**

- (6a) *În cadrul procedurilor OMI se pot aduce modificări anexei VI la MARPOL în ceea ce privește ZCES. În cazul în care se introduc modificări suplimentare, inclusiv scutiri, în ceea ce privește aplicarea limitelor ZCES 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 Directiva 1999/32/CE la normele OMI privind ZCES.*
- (6b) *Introducerea unor noi zone de control al emisiilor ar trebui să se facă în temeiul procedurii OMI, în conformitate cu anexa VI a MARPOL, și ar trebui să se fondeze pe o documentație bine pregătită pe baza unor criterii ecologice și economice și sprijinită de date științifice.*
- (6c) *În conformitate cu reglementarea 18 din anexa VI revizuită la MARPOL, statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a asigura disponibilitatea combustibililor marini conformi cu prezenta directivă.*
- (6d) *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.*
- (7) *Navele de pasageri operează în principal în porturi sau în apropiere de zonele costiere și au efecte semnificative asupra sănătății umane și 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.*

- (7a) *În conformitate cu articolul 193 din TFUE, prezenta directivă nu ar trebui să împiedice niciun stat membru să mențină sau să introducă măsuri de protecție mai stricte pentru a încuraja implementarea timpurie în ceea ce privește conținutul maxim de sulf al combustibililor marini, de exemplu recurgând la metode de reducere a emisiilor în afara ZCES.*
- (7b) *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.*

- (8) Este necesară aplicarea corespunzătoare a obligațiilor privind conținutul de sulf al combustibililor marini pentru atingerea obiectivelor Directivei 1999/32/CE. Experiența anterioară privind punerea în aplicare a Directivei 1999/32/CE a demonstrat că este necesar un sistem mai puternic de monitorizare și aplicare pentru a se asigura punerea în aplicare corespunzătoare a directivei respective. 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 sistem de sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive în cazul nerespectării dispozițiilor Directivei 1999/32/CE. De asemenea, pentru a se asigura o transparență mai mare a informațiilor, este oportună publicarea registrului furnizorilor locali de combustibili marini.



- (9) Rapoartele înaintate de statele membre în temeiul Directivei 1999/32/CE s-au dovedit a fi insuficiente în scopul verificării nivelului de conformitate cu *directiva respectivă* din cauza lipsei unor dispoziții armonizate și suficient de precise privind conținutul și formatul rapoartelor elaborate de statele membre. În consecință, sunt necesare indicații mai detaliate în ceea ce privește conținutul și formatul rapoartelor respective pentru a se asigura o raportare mai armonizată.
- (10) În urma adoptării Directivei 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării)<sup>1</sup>, care reformează legislația Uniunii privind emisiile industriale, este necesară modificarea în consecință a dispozițiilor Directivei 1999/32/CE privind conținutul maxim de sulf al păcurii.

---

<sup>1</sup> JOL 334, 17.12.2010, p. 17.

(11) Respectarea limitelor privind conținutul scăzut de sulf al combustibililor marini, în special în interiorul ZCES, 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 ZCES. Sunt necesare soluții corespunzătoare pentru reducerea costurilor aferente punerii în conformitate, suportate de industriile afectate, cum ar fi autorizarea unor metode de conformitate alternative și mai eficiente din punct de vedere al costurilor decât punerea în conformitate sub aspectul calității combustibililor și, după caz, acordarea de sprijin. Comisia va monitoriza îndeaproape, 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 va propune, dacă este cazul, măsuri adecvate pentru a contracara o asemenea tendință.**

**(11a) 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 conduce la o creștere a aglomerației din trafic.**

- (11b) 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.*
- (11c) 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.*

- (12) Ar trebui facilitat accesul la metodele de reducere a emisiilor. Aceste metode pot asigura reduceri ale emisiilor cel puțin echivalente sau chiar mai mari decât cele care pot fi obținute prin utilizarea combustibililor cu conținut redus de sulf, cu condiția ca acestea să nu aibă efecte negative semnificative asupra mediului (de exemplu asupra ecosistemelor marine) și să fie dezvoltate în urma aprobării mecanismelor corespunzătoare de autorizare și de control. ■ 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 (GNL) *sau utilizarea biocombustibililor* ar trebui recunoscute în Uniune. Este important să se promoveze testarea și dezvoltarea de noi metode de reducere a emisiilor, *printre altele pentru a limita transferul modal de la transportul maritim către cel terestru.*
- (12a) *Metodele de reducere a emisiilor prezintă potențialul unor reduceri semnificative ale emisiilor. Prin urmare, Comisia ar trebui să promoveze testarea și dezvoltarea acestor 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.*

- (12b) *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 provenite din transportul maritim și pachetul de instrumente pentru transportul sustenabil pe apă”.*
- (12c) *Metodele alternative de reducere a emisiilor, cum ar fi unele tipuri de instalații de epurare, ar putea genera deșeuri care ar trebui tratate corespunzător și nu ar trebui deversate în mare. În așteptarea revizuirii Directivei 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură<sup>1</sup>, statele membre ar trebui să asigure, în conformitate cu angajamentele lor internaționale, disponibilitatea unor instalații portuare de preluare a deșeurilor suficiente pentru a satisface nevoile navelor care utilizează sisteme de epurare a gazelor de eșapament. În procesul de revizuire a Directivei 2000/59/CE, Comisia ar trebui să ia în considerare posibilitatea includerii deșeurilor provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament în baza principiului de a nu aplica taxe speciale taxelor portuare în cazul deșeurilor provenite din exploatarea navelor prevăzute în directiva respectivă.*

---

<sup>1</sup> JO L 332, 28.12.2000, p. 81.

- (12d) *În cadrul revizuirii, în 2013, a politicii sale privind calitatea aerului, Comisia ar trebui să reflecteze la modul în care ar putea să reducă poluarea aerului, inclusiv în apele teritoriale ale statelor membre.*
- (12e) *Sanțiunile eficace, proporționale și disuasive sunt importante pentru punerea în aplicare a Directivei 1999/32/CE. Statele membre ar trebui să includă în respectivele sancțiuni amenzi calculate astfel încât să se asigure că amenzile respective cel puțin îi privează pe cei responsabili de beneficiile economice obținute în urma încălcării și că respectivele amenzi cresc progresiv în cazul unor încălcări repetate. Statele membre ar trebui să notifice Comisiei dispozițiile privind sancțiunile.*

- (13) Competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește **modificarea valorilor echivalente ale emisiilor și a criteriilor aplicabile în cazul utilizării metodelor de reducere a emisiilor**, în vederea adaptării dispozițiilor Directivei 1999/32/CE 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 punctele 1, 2, 3, 3a, 3b și 4, a articolului 6 alineatul (1a) litera (b) și a articolului 6 alineatul (2) **din Directiva 1999/32/CE, în vederea adaptării dispozițiilor directivei respective 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.

- (13a) Pentru a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei 1999/32/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu 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<sup>1</sup>.**
- (14) Se recomandă Comitetului pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave instituit în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de stabilire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS)<sup>2</sup> să asiste Comisia în aprobarea metodelor de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de Directiva 96/98/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind echipamentele maritime<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *JO L 55, 28.2.2011, p. 13.*

<sup>2</sup> *JO L 324, 29.11.2002, p. 1.*

<sup>3</sup> *JO L 46, 17.2.1997, p. 25.*



*(14a) În conformitate cu Declarația politică comună a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative din 28 septembrie 2011<sup>1</sup>, statele membre s-au angajat să anexeze, în cazuri justificate, la notificarea măsurilor lor de transpunere unul sau mai multe documente care explică relația dintre componentele unei directive și părțile corespondente din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, organul legislativ consideră că transmiterea unor astfel de documente este justificată.*

*(14b) Prin urmare, Directiva 1999/32/CE ar trebui să fie modificată în consecință,*

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### Articolul 1

#### Modificări aduse Directivei 1999/32/CE

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

1. La articolul 1 alineatul (2), litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

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

---

<sup>1</sup> *JO C 369, 17.12.2011, p. 14.*

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

*(-a) punctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:*

*„1. păcură înseamnă:*

- orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codul CN 2710 19 51 - 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39 sau*
- orice combustibil lichid derivat din petrol, altul decât benzina definită la punctele 2 și 3, care, din cauza limitelor de distilare, se încadrează în categoria păcurii destinate utilizării drept combustibil și din care mai puțin de 65% din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 250°C prin metoda ASTM D86. Dacă distilarea nu poate fi determinată prin metoda ASTM D86, produsul derivat din petrol intră în categoria păcurii;*

2. *benzină înseamnă:*

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

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

---

\* *JO L 350, 28.12.1998, p. 58.”;*

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

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

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

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

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

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizate tipurile de păcură al căror conținut de sulf depășește 1 % din greutate.

(2) Până la 31 decembrie 2015, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură utilizate:

(a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE a Parlamentului European și a Consiliului ***din 23 octombrie 2001 privind limitarea emisiilor în atmosferă a anumitor poluanți provenind de la instalații de ardere de dimensiuni mari\****, sub rezerva articolului 4 alineatul (1), a articolului 4 alineatul (2) și a articolului 4 alineatul (3) litera (a) din directiva în cauză și care respectă limitele emisiilor de dioxid de sulf pentru astfel de instalații stabilite în directiva respectivă;

- (b) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE, sub rezerva articolului 4 alineatul (3) litera (b) și a articolului 4 alineatul (6) din directiva în cauză și în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf produse de instalațiile respective nu depășește  $1\ 700\ \text{mg}/\text{Nm}^3$  la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
- (c) în instalațiile de ardere care nu se încadrează la literele (a) sau (b), în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf produse de instalațiile respective nu depășește  $1\ 700\ \text{mg}/\text{Nm}^3$  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  $1700 \text{ mg/Nm}^3$  la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată.
- (3) Începând cu 1 ianuarie 2016, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură utilizate:

- (a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al capitolului III din Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului\*\* și care respectă limitele emisiilor de dioxid de sulf pentru astfel de instalații, astfel cum se prevede în anexa V la directiva respectivă sau, în cazul în care valorile limită ale emisiilor respective nu sunt aplicabile în conformitate cu directiva respectivă, pentru care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf nu depășește  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
- (b) în instalațiile de ardere care nu se încadrează la litera (a), în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf produse de instalațiile respective nu depășește  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  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/Nm<sup>3</sup> la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată.

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

---

\* JO L 309, 27.11.2001, p. 1.

\*\* JO L 334, 17.12.2010, p. 17.”;

- (b) alineatul (3) se elimină.

4. Se introduce următorul articol:

„Articolul 3a

Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini

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

5. La articolul 4, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

6. Articolul 4a se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați în apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării aparținând statelor membre, inclusiv zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> și de către navele de pasageri care operează în serviciu regulat înspre sau dinspre porturile Uniunii.”;

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

„(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele din apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> 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 a MARPOL aplicabile în cadrul zonelor de control al emisiilor de SOx și, după caz, prezintă fără întârzieri nejustificate propunerile relevante în vederea modificării în consecință a prezentei directive.”;**

(c) se introduce următorul alineat:

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

(a) 3,50 % din greutate, începând cu ...<sup>+</sup>;

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

---

<sup>+</sup> **JO: a se introduce data: 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.**

■

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

■

(e) alineatele (4), (5), (6) și (7) se înlocuiesc cu următorul text:

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

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

- (5) Statele membre solicită completarea corectă a jurnalelor de bord ale navelor, inclusiv cu privire la operațiunile de schimbare a combustibilului **■** .
- (5a) Statele membre depun eforturi pentru a asigura disponibilitatea combustibililor marini conformi cu prezenta directivă și informează Comisia cu privire la disponibilitatea unor astfel de combustibili marini în porturile și terminalele lor.*
- (5b) În cazul în care un stat membru constată că o navă nu respectă standardele pentru combustibilii marini conformi cu prezenta directivă , autoritatea competentă a statului membru respectiv are dreptul de a solicita navei:*
- (a) să prezinte o evidență a măsurilor luate în încercarea de a asigura conformitatea; și*

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

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

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

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

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

- (6) Statele membre, în conformitate cu reglementarea 18 din anexa VI la MARPOL:
- (a) țin un registru public al furnizorilor locali de combustibili marini;
  - (b) se asigură că furnizorul specifică în nota de livrare a buncherului conținutul de sulf al tuturor combustibililor marini vânduți pe teritoriul lor, nota fiind însoțită de o probă sigilată purtând semnătura reprezentantului navei care face recepția;



- (c) iau măsuri adecvate împotriva furnizorilor de combustibili marini în legătură cu care s-a constatat că livrează combustibili care nu corespund cu specificația menționată pe nota de livrare a buncherului;
  - (d) asigură aplicarea unor măsuri de remediere pentru a pune în conformitate cu specificația orice combustibil marin neconform.
- (7) *Statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibil pentru motoare diesel navale al căror conținut de sulf depășește 1,50 % din greutate.”;*
- (f) alineatul (8) se elimină.

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

„Articolul 4b

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

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

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

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

#### Articolul 4c

##### Metode de reducere a emisiilor

- (1) Statele membre autorizează utilizarea metodelor de reducere a emisiilor de către nave, indiferent de pavilionul arborat, în porturile, apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele lor de control al poluării ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 4a și 4b, sub rezerva alineatelor (2) și (3) de la prezentul articol.
- (2) Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) înregistrează în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele menționate la articolele 4a și 4b. ***Valorile de emisie echivalente se determină în conformitate cu anexa I.***
- (2a) ***Statele membre încurajează, ca soluție alternativă de reducere a emisiilor, ca navele ce staționează în port să utilizeze energie electrică produsă la țărm.***

- (3) Metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) trebuie să respecte criteriile specificate în instrumentele menționate în *anexa II*.
- (4) **În cazurile în care acest lucru este justificat în lumina progreselor științifice și tehnice legate de metodele alternative de reducere a emisiilor și într-o manieră care să asigure coerența strictă cu instrumentele și standardele relevante adoptate de OMI, Comisia:**
- (a) este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a **pentru modificarea anexelor I și II.**

■

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

■ ”.

8. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 4d

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

- (1) Metodele de reducere a emisiilor care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 96/98/CE a Consiliului\* se aprobă în conformitate cu directiva respectivă.
- (2) Metodele de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de alineatul (1) de la prezentul articol se aprobă în conformitate cu procedura menționată la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS)\*\*, luând în considerare:

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

#### Articolul 4e

##### Încercarea noilor metode de reducere a emisiilor

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

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



- (g) rezultatele complete să fie transmise Comisiei și să fie făcute publice în termen de șase luni de la finalizarea încercărilor.

*Articolul 4f*

*Măsuri financiare*

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

---

\* JO L 46, 17.2.1997, p. 25.

\*\* JO L 324, 29.11.2002, p. 1.”.

9. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Eșantionarea și analiza

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a verifica prin prelevarea de eşantioane dacă conținutul de sulf al combustibililor utilizați respectă cerințele de la articolele 3, 3a, 4, 4a și 4b. Prelevarea eşantioanelor 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 eşantioanele 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. ***Eşantioanele se analizează fără întârzieri nejustificate.***

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

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

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

- (b) 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 a MARPOL adoptată la 17 iulie 2009 prin Rezoluția 182(59) a Comitetului pentru protecția mediului marin (CPMM) al OMI, și analiza conținutului de sulf al acestuia; *sau*
- (c) prelevarea 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;

(1b) 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 9 alineatul (2).*

█

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

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

10. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

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

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

(b) se introduce următorul alineat:

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

(c) alineatele (2) și (3) *se înlocuiesc cu următorul text:*

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

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

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

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

11. Articolul 8 se elimină.

12. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

**„Articolul 9**

***Procedura comitetului***

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

***(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.***

---

\* ***JO L 55, 28.2.2011, p. 13***”.



13. Se introduce următorul articol:

„Articolul 9a

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la **■** articolul 4c alineatul (4) **■** și la articolul 7 alineatul (4) se conferă Comisiei pe o perioadă de *cinci ani* de la ...<sup>+</sup>. *Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu 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 opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.*

---

<sup>+</sup> JO: a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive.

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4c alineatul (4) și la articolul 7 alineatul (4) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4c alineatul (4) și al articolului 7 alineatul (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de **trei luni** de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu **trei luni** la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

13a. *Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:*

*„Articolul 11*

*Sancțiuni*

- (1) Statele membre stabilesc sancțiunile aplicabile în cazul încălcărilor dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă.*
- (2) Sancțiunile stabilite trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive și pot include amenzi calculate într-o asemenea manieră încât să se asigure că amenzile respective cel puțin îi privează pe cei responsabili de beneficiile economice obținute în urma încălcării și că respectivele amenzi cresc progresiv în cazul unor încălcări repetate.”*

14. Anexa la Directiva 1999/32/CE se înlocuiește cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2  
Transpunere

- (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la ...\* . **Statele membre comunică de îndată Comisiei** textele acestor acte.

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

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

---

\* JO: a se introduce data - **18 luni** de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

### Articolul 3

#### Intrarea în vigoare

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

### Articolul 4

#### Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...,

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

## ANEXĂ

### „ANEXA I

Valorile *echivalente* ale emisiilor pentru metodele de reducere a emisiilor menționate la articolul 4c alineatul (2)

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

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

Observație:

- Utilizarea limitelor privind raportul emisiilor este aplicabilă doar în cazul utilizării păcurii reziduale sau distilate pe bază de petrol.
- ***În cazuri justificate, când concentrația de CO<sub>2</sub> este redusă de unitatea de purificare a gazelor de evacuare (EGC), concentrația de CO<sub>2</sub> 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 4c  
alineatul (3)

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

Metoda de reducere a emisiilor	<i>Criterii de utilizare</i>
Amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării	Decizia 2010/769/UE a Comisiei din 13 decembrie 2010 privind stabilirea criteriilor pentru utilizarea de către navele transportatoare de gaz natural lichefiat a metodelor tehnologice ca alternativă la utilizarea combustibililor marini cu conținut redus de sulf care respectă cerințele articolului 4b din Directiva 1999/32/CE a Consiliului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la conținutul de sulf al combustibililor marini <sup>1</sup> .
Sisteme de purificare a gazelor de evacuare	Rezoluția MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009 <i>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 in situ, 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.</i>

<b>Biocombustibili</b>	<p><i>Utilizarea biocombustibililor, astfel cum sunt definiți în Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile<sup>2</sup>, care sunt conformi cu standardele relevante CEN și ISO.</i></p> <p><i>Amestecurile de biocombustibili și combustibili marini trebuie să fie conforme cu standardele privind conținutul de sulf stabilite la articolul 3a, la articolul 4a alineatele (1), (1a) și (4) și la articolul 4b din prezenta directivă.</i></p>
<sup>1</sup>	JO L 328, 14.12.2010, p. 15
<sup>2</sup>	<b>JO L 140, 5.6.2009, p. 16.</b>

---

*Justificare*

*Reprezentanții Parlamentului European și ai Consiliului au convenit asupra unui „pachet consolidat” pentru a finaliza acest dosar în prima lectură. Acest „pachet consolidat” constă într-un amendament care conține întregul text al acordului.*

Or. en