HOTĂRÂRE Nr. 346/2016 din 11 mai 2016

privind limitarea conţinutului de sulf din combustibilii lichizi

EMITENT: GUVERNUL ROMÂNIEI

PUBLICATĂ ÎN: MONITORUL OFICIAL NR. 369 din 13 mai 2016

Având în vedere prevederile Legii nr. 269/2006 pentru aderarea României la Protocolul din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, adoptat prin Actul final al Conferinţei părţilor la MARPOL 73/78, la Londra la 26 septembrie 1997,

în temeiul art. 108 din Constituţia României, republicată, şi al art. II din Ordonanţa Guvernului nr. 8/2012 pentru modificarea Ordonanţei Guvernului nr. 20/2010 privind stabilirea unor măsuri pentru aplicarea unitară a legislaţiei Uniunii Europene care armonizează condiţiile de comercializare a produselor, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 55/2015,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

ART. 1

Prezenta hotărâre reglementează condiţiile de utilizare a anumitor combustibili lichizi, inclusiv combustibilii marini, în scopul reducerii emisiilor de dioxid de sulf, rezultate din arderea acestora, în vederea diminuării efectelor negative ale acestor emisii asupra sănătăţii populaţiei şi mediului.

ART. 2

Reducerea emisiilor de dioxid de sulf, rezultate din arderea anumitor combustibili lichizi derivaţi din petrol, se realizează prin impunerea unor valori-limită pentru conţinutul de sulf din combustibilii respectivi, ca o condiţie pentru utilizarea acestora pe teritoriul României, inclusiv în marea teritorială şi în zona economică exclusivă sau în zonele de control al poluării.

ART. 3

(1) Prevederile prezentei hotărâri nu se aplică:

a) combustibililor care se folosesc pentru cercetare şi testare;

b) combustibililor destinaţi prelucrării înainte de arderea finală;

c) combustibililor destinaţi prelucrării în rafinării;

d) combustibililor utilizaţi de navele militare şi de alte nave folosite în servicii militare;

e) combustibililor necesari asigurării siguranţei unei nave sau pentru salvarea de vieţi omeneşti pe mare;

f) combustibililor utilizaţi de o navă în urma unei avarii survenite la navă sau la echipamentul său, cu condiţia de a se lua, cât mai urgent posibil, măsurile necesare pentru repararea navei şi/sau a echipamentului, în vederea prevenirii ori minimizării excesului de emisii. Aceste prevederi nu se aplică dacă proprietarul sau comandantul a acţionat cu intenţia de a provoca daune ori din neglijenţă;

g) fără a aduce atingere prevederilor art. 9, combustibililor utilizaţi la bordul navelor care folosesc metode aprobate de reducere a emisiilor potrivit art. 12 şi art. 13 alin. (1) şi (2).

(2) Pentru situaţia prevăzută la alin. (1) lit. d), entităţile care administrează aceste nave adoptă măsuri corespunzătoare care să nu influenţeze în mod negativ operaţiunile sau capacitatea operaţională a acestor nave, în măsura în care acest lucru este rezonabil şi posibil, întrucât aceste nave acţionează în conformitate cu prevederile prezentei hotărâri.

ART. 4

În sensul prezentei hotărâri, termenii şi expresiile de mai jos au următoarele semnificaţii:

a) motorină - orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepţia combustibilului marin, identificat conform poziţiilor tarifare de la 27101943 până la 27101948 şi de la 27102011 până la 27102019 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1.754 al Comisiei din 6 octombrie 2015 de modificare a anexei I la Regulamentul (CEE) nr. 2.658/87 al Consiliului privind Nomenclatura tarifară şi statistică şi Tariful vamal comun, sau orice combustibil lichid derivat din petrol, exclusiv combustibilul marin, din care mai puţin de 65% în volum, inclusiv pierderile, se distilează la 250°C şi cel puţin 85% în volum, inclusiv pierderile, se distilează la 350°C, determinate prin metoda ASTM D 86; motorina definită în Hotărârea Guvernului nr. 928/2012 privind stabilirea condiţiilor de introducere pe piaţă a benzinei şi motorinei şi de introducere a unui mecanism de monitorizare şi reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, cu modificările şi completările ulterioare, este exclusă din prezenta definiţie. Motorina utilizată pentru motoarele nerutiere, precum şi pentru tractoare este, de asemenea, exclusă din prezenta definiţie;

b) combustibil marin - orice combustibil lichid derivat din petrol, inclusiv acei combustibili definiţi în standardul ISO 8217 destinaţi a fi utilizaţi la bordul navelor, precum şi orice combustibil lichid derivat din petrol destinat a fi utilizat la bordul navelor pentru navigaţia interioară prevăzute la art. 2 pct. 23 din Hotărârea Guvernului nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe maşini mobile nerutiere şi a motoarelor secundare destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă şi stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor de gaze şi de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecţiei atmosferei, cu modificările şi completările ulterioare, sau la bordul ambarcaţiunilor de agrement, astfel cum sunt definite în Hotărârea Guvernului nr. 2.195/2004 privind stabilirea condiţiilor de introducere pe piaţă şi/sau punere în funcţiune a ambarcaţiunilor de agrement, atunci când navele respective se află pe mare;

c) combustibil diesel marin - orice combustibil marin astfel cum este definit de sortimentul DMB din tabelul I din standardul ISO 8217, cu excepţia referinţei la conţinutul de sulf;

d) motorină marină - orice combustibil marin astfel cum este definit de sortimentele DMX, DMA şi DMZ în tabelul I din standardul ISO 8217, cu excepţia referinţei la conţinutul de sulf;

e) păcură - orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepţia combustibilului marin, identificat conform poziţiilor tarifare de la 27101962 la 27101968, 27102031, 27102035 şi 27102039 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1.754, sau orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepţia combustibililor definiţi la lit. a) şi b), care prin comportarea la distilare prin metoda ISO 3045, echivalentă cu metoda ASTM D 86, se încadrează în categoria uleiurilor grele, mai puţin de 65% în volum distilă până la 250°C, inclusiv pierderile, şi care sunt destinate utilizării drept combustibil;

f) MARPOL 73/78 - Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la data de 17 februarie 1978, la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993, cu modificările ulterioare;

g) anexa VI la MARPOL 73/78 - anexa intitulată "Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave", inclusă în MARPOL 73/78 prin Protocolul din 1997, la care România a aderat prin Legea nr. 269/2006, cu modificările ulterioare;

h) zone de control al emisiei de SOx - zonele maritime definite de Organizaţia Maritimă Internaţională - IMO în conformitate cu anexa VI la MARPOL 73/78;

i) nave de pasageri - navele care transportă mai mult de 12 pasageri, pasager considerându-se orice persoană de pe navă, cu excepţia comandantului şi membrilor echipajului, persoanelor angajate sau incluse în activităţile de bord şi copiilor cu vârstă de sub un an;

j) servicii regulate - seriile de voiaje efectuate de navele de pasageri pentru deservirea traficului între aceleaşi sau mai multe porturi ori serii de voiaj dinspre şi spre port, fără escale intermediare, conform unui orar publicat, ori efectuate cu o asemenea regularitate sau frecvenţă încât constituie un orar recunoscut;

k) nave militare - navele care aparţin forţelor armate ale unui stat, poartă însemnele exterioare care disting aceste nave în funcţie de naţionalitate, se află sub comanda unui ofiţer împuternicit de către guvernul statului respectiv şi al cărui nume apare în lista de serviciu corespunzătoare sau în echivalentul acesteia şi are un echipaj la bord care se află în serviciul regulat al forţelor armate;

l) nave acostate la dană - navele care sunt legate sau ancorate în siguranţă într-un port românesc sau într-un port din alt stat membru al Uniunii Europene pe perioada încărcării, descărcării ori când efectuează o escală, inclusiv timpul petrecut atunci când nu sunt angajate în operaţiuni de manipulare a mărfurilor;

m) introducere pe piaţă - vânzarea sau punerea la dispoziţie, pe teritoriul României ori pe teritoriul oricărui stat membru al Uniunii Europene, unei terţe persoane contra cost sau gratuit, a combustibililor marini pentru combustie la bordul navelor. Este exceptată furnizarea sau punerea la dispoziţie a combustibililor marini pentru export, aflaţi în tancurile de marfă ale navei;

n) metodă de reducere a emisiilor - orice echipament, material, dispozitiv sau aparat de montat pe o navă sau o altă procedură, combustibil alternativ sau metodă de conformare, folosită/folosit ca alternativă la îndeplinirea de către combustibilul marin cu conţinut redus de sulf a cerinţelor din prezenta hotărâre, care este verificabilă, cuantificabilă şi implementabilă;

o) metoda ASTM D 86 - metoda prevăzută de către Societatea Americană pentru Testare şi Materiale în ediţia din 1976 privind definiţiile şi specificaţiile standard pentru produsele derivate din petrol şi pentru lubrifianţi, preluată prin Standardul român SR EN ISO 3405:2003;

p) instalaţie de ardere - orice echipament tehnic în care combustibilii sunt oxidaţi în scopul utilizării energiei termice generate.

ART. 5

(1) Se admite utilizarea numai a tipurilor de păcură al căror conţinut de sulf nu depăşeşte 1,00% în masă.

(2) Prevederile alin. (1) nu se aplică în situaţia în care autorităţile competente pentru protecţia mediului deţin date corespunzătoare privind monitorizarea emisiilor provenite de la utilizarea păcurii în următoarele tipuri de instalaţii:

a) instalaţiile de ardere care intră sub incidenţa prevederilor cap. III din Legea nr. 278/2013 privind emisiile industriale, care respectă valorile-limită ale emisiilor de dioxid de sulf pentru astfel de instalaţii, prevăzute în anexa nr. 5 din lege, sau instalaţiile cărora, conform prevederilor Legii nr. 278/2013, nu le sunt aplicabile valorile-limită ale emisiilor de dioxid de sulf prevăzute în anexa nr. 5, dar pentru care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf nu depăşeşte 1.700 mg/Nm3 la un conţinut de oxigen din gazele arse de 3% din volum în stare uscată;

b) instalaţiile de ardere care nu intră sub incidenţa prevederilor de la lit. a), în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf rezultate din instalaţiile respective nu depăşeşte 1.700 mg/Nm3 la un conţinut de oxigen din gazele arse de 3% din volum în stare uscată;

c) instalaţiile de ardere din rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalaţiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinaţia de combustibili utilizată, cu excepţia instalaţiilor prevăzute la lit. a), a turbinelor cu gaz şi a motoarelor cu gaz, nu depăşeşte 1.700 mg/Nm3 la un conţinut de oxigen din gazele arse de 3% din volum în stare uscată.

(3) Exploatarea instalaţiilor de ardere care utilizează păcură cu un conţinut de sulf mai mare decât valoarea prevăzută la alin. (1) este permisă numai în condiţiile deţinerii autorizaţiei/autorizaţiei integrate de mediu, emisă de către autoritatea competentă pentru protecţia mediului, care stabileşte valorile-limită de emisie şi condiţii de monitorizare corespunzătoare a emisiilor.

ART. 6

Se admite utilizarea, de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, numai a motorinelor în care conţinutul de sulf nu depăşeşte 0,10% în masă.

ART. 7

(1) La bordul navelor care arborează pavilion român şi care navighează sau operează în apele teritoriale, zonele economice exclusive şi zonele de control al poluării aparţinând statelor membre şi care sunt incluse în zone de control al emisiilor de SOx este interzisă utilizarea combustibililor marini al căror conţinut de sulf depăşeşte 0,10% în masă.

(2) La bordul navelor care arborează pavilion român şi care navighează sau operează în apele teritoriale, zonele economice exclusive şi zonele de control al poluării aparţinând statelor membre şi care nu sunt incluse în zone de control al emisiilor de SOx este interzisă utilizarea combustibililor marini al căror conţinut de sulf depăşeşte în masă:

a) 3,50%, de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri;

b) 0,50%, de la data de 1 ianuarie 2020.

(3) La bordul navelor care navighează sau operează în apele maritime interioare, marea teritorială şi zona economică exclusivă a României este interzisă utilizarea combustibililor marini al căror conţinut de sulf depăşeşte în masă:

a) 3,50%, de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri;

b) 0,50%, de la data de 1 ianuarie 2020.

(4) Fără a aduce atingere prevederilor alin. (1) şi (6), art. 10 şi art. 11, prevederile alin. (2) şi (3) se aplică tuturor navelor, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, inclusiv acelor nave al căror voiaj a început într-un port din afara Uniunii Europene.

(5) Datele de aplicare a prevederilor alin. (1) sunt următoarele:

a) de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, pentru zona Mării Baltice prevăzută în Regula 14(3) a) din anexa VI la MARPOL 73/78;

b) de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri sau 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării IMO, pentru zona Mării Nordului;

c) 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării, pentru oricare alte zone maritime, inclusiv porturile pe care IMO le desemnează ulterior ca zone pentru controlul emisiilor de SOx, în conformitate cu Regula 14(3) b) din anexa VI la MARPOL 73/78.

(6) La bordul navelor de pasageri, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care operează în serviciu regulat între un port românesc şi orice port al Uniunii Europene şi care navighează în apele maritime interioare, marea teritorială şi zona economică exclusivă a României este interzisă, până la data de 1 ianuarie 2020, utilizarea combustibililor marini al căror conţinut de sulf depăşeşte 1,50% în masă.

(7) Orice navă, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care intră într-un port românesc este obligată să aibă jurnalul de bord corect completat, inclusiv cu privire la operaţiunile de schimbare a combustibilului.

(8) Administratorii porturilor sau terminalelor se asigură de disponibilitatea combustibililor marini care sunt în conformitate cu prevederile prezentei hotărâri şi informează Autoritatea Navală Română asupra disponibilităţii acestora. Autoritatea Navală Română, prin Ministerul Transporturilor, informează Comisia Europeană asupra disponibilităţii unor astfel de combustibili marini în porturile şi terminalele amplasate pe teritoriul României.

(9) Dacă identifică o navă care nu respectă standardele pentru combustibili marini în conformitate cu prezenta hotărâre, Autoritatea Navală Română este îndreptăţită să solicite reprezentanţilor navei:

a) să prezinte un istoric al acţiunilor întreprinse în încercarea de a asigura conformarea; şi

b) să furnizeze dovada faptului că a încercat să cumpere combustibil marin care este conform prezentei hotărâri în concordanţă cu planul său de voiaj şi, dacă nu a fost făcut disponibil conform planului, au fost realizate încercări de a localiza surse alternative pentru asemenea combustibili marini şi că, în ciuda eforturilor maxime realizate pentru a obţine combustibil marin care este conform prezentei hotărâri, nu a fost disponibil pentru achiziţie niciun asemenea combustibil.

(10) Autoritatea Navală Română nu trebuie să ceară unei nave să se abată de la voiajul planificat sau să întârzie în mod nejustificat voiajul pentru a se conforma prevederilor prezentei hotărâri.

(11) În cazul în care nava furnizează informaţiile prevăzute la alin. (9), Autoritatea Navală Română trebuie să ia în considerare toate circumstanţele relevante şi dovezile prezentate pentru a stabili măsurile care trebuie luate, inclusiv aceea de a nu lua nicio măsură împotriva respectivei nave.

(12) Navele notifică autoritatea din statul al cărui pavilion îl arborează şi autoritatea competentă din portul de destinaţie atunci când nu pot achiziţiona combustibil marin conform prezentei hotărâri.

(13) Autoritatea Navală Română, prin Ministerul Transporturilor, informează Comisia Europeană ori de câte ori o navă a prezentat dovezi privind indisponibilitatea combustibilului marin conform cu prevederile prezentei hotărâri.

(14) În conformitate cu Regula 18 din anexa VI la MARPOL 73/78, Autoritatea Navală Română trebuie:

a) să ţină evidenţa furnizorilor de combustibili marini în registrul prevăzut de lege;

b) să se asigure că furnizorul specifică în nota de livrare a buncherului conţinutul de sulf al tuturor combustibililor marini livraţi, nota fiind însoţită de o probă sigilată purtând semnătura reprezentantului navei care face recepţia;

c) să ia măsuri adecvate împotriva furnizorilor de combustibili marini în legătură cu care s-a constatat că livrează combustibili care nu corespund cu specificaţia menţionată pe nota de livrare a buncherului;

d) să asigure aplicarea unor măsuri de remediere pentru a pune în conformitate cu specificaţia orice combustibil marin neconform.

(15) Dispoziţiile alin. (14) lit. b) şi c) se includ de către Autoritatea Navală Română în criteriile de autorizare şi condiţiile de funcţionare a furnizorilor de combustibili marini.

ART. 8

Se admite introducerea pe piaţă, de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, numai a combustibililor diesel marini în care conţinutul de sulf nu depăşeşte 1,5% în masă.

ART. 9

Pe teritoriul României este interzisă utilizarea combustibililor marini al căror conţinut de sulf depăşeşte 3,50% în masă, cu excepţia combustibililor destinaţi aprovizionării navelor care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la art. 12 şi care funcţionează în circuit închis.

ART. 10

(1) Navele maritime aflate la dană în porturile româneşti au obligaţia să utilizeze numai combustibili marini cu un conţinut de sulf care să nu depăşească 0,10% în masă. În cazul în care navele aflate la dană nu deţin la bord un astfel de combustibil, se acordă echipajului suficient timp pentru a finaliza orice operaţie necesară pentru schimbarea combustibilului, cât mai curând posibil după sosirea la dană şi cât mai târziu posibil înainte de plecare.

(2) În jurnalul de bord al navelor prevăzute la alin. (1) trebuie să se înregistreze durata oricărei operaţiuni de schimbare a combustibilului.

(3) Prevederile alin. (1) şi (2) nu se aplică:

a) navelor care, în conformitate cu un orar publicat, urmează să staţioneze mai puţin de două ore;

b) navelor staţionate, cu motoarele oprite şi care primesc curent electric de la ţărm.

ART. 11

Se admite introducerea pe piaţă, de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, numai a motorinei marine în care conţinutul de sulf nu depăşeşte 0,1% în masă.

ART. 12

(1) Autoritatea Navală Română poate autoriza utilizarea metodelor de reducere a emisiilor de către nave, indiferent de pavilionul arborat, în porturile, în apele maritime interioare, marea teritorială şi zona economică exclusivă a României ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerinţele prevăzute la art. 7, 8, 10 şi 11, sub rezerva alin. (2) şi (3) din prezentul articol.

(2) Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alin. (1) înregistrează în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puţin echivalente cu cele care s-ar obţine prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerinţele prevăzute la art. 7, 8, 10 şi 11. Valorile de emisie echivalente se determină în conformitate cu anexa nr. 1.

(3) Administratorii porturilor şi terminalelor româneşti asigură facilităţi pentru furnizarea energiei electrice navelor acostate, ca soluţie alternativă de reducere a emisiilor.

(4) Metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alin. (1) trebuie să respecte criteriile specificate în instrumentele prevăzute în anexa nr. 2.

ART. 13

(1) Autoritatea Navală Română, în cooperare cu autorităţile competente ale statelor de pavilion, poate aproba efectuarea încercărilor destinate elaborării unor metode de reducere a emisiilor, după caz, pe navele care arborează pavilionul lor sau în zonele maritime aflate sub jurisdicţia lor.

(2) În timpul acestor experimente se permite utilizarea combustibililor marini care nu îndeplinesc prevederile art. 7, 8, 10 şi 11, numai dacă:

a) Autoritatea Navală Română informează Ministerul Transporturilor, care va informa, în scris, Comisia Europeană, precum şi orice stat membru interesat, cu cel puţin 6 luni înainte de începerea lucrărilor;

b) permisele pentru experimente nu depăşesc 18 luni;

c) toate navele implicate în aceste experimente instalează echipamente sigilate pentru monitorizarea continuă a emisiilor la coş şi le utilizează pe întreaga perioadă a experimentării;

d) toate navele implicate realizează reduceri de emisii care sunt cel puţin echivalente cu cele care ar fi realizate prin limitările sulfului din combustibilii specificaţi în prezenta hotărâre;

e) există un sistem de management stabilit pentru toate deşeurile generate din procesul tehnologiilor de reducere a emisiilor pe întreaga perioadă de încercări;

f) există o evaluare a impactului asupra mediului marin, mai ales asupra ecosistemelor din porturi închise, cheiuri şi estuare pe întreaga perioadă de încercări;

g) rezultatele complete sunt furnizate Comisiei Europene şi puse la dispoziţia publicului într-o perioadă de 6 luni de la finalizarea perioadei de încercări.

(3) Metodele de reducere a emisiilor pentru navele care arborează pavilion român care intră în sfera de reglementare prevăzută de Hotărârea Guvernului nr. 494/2006 privind echipamentul maritim, cu modificările şi completările ulterioare, se aprobă în conformitate cu procedura stabilită în această hotărâre.

(4) Metodele de reducere a emisiilor pentru navele care arborează pavilion român care nu intră în sfera de reglementare prevăzută de Hotărârea Guvernului nr. 494/2006, cu modificările şi completările ulterioare, se aprobă în conformitate cu procedura prevăzută la art. 3 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 2.099/2002 al Parlamentului European şi al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranţa maritimă şi prevenirea poluării de către nave (COSS) şi de modificare a regulamentelor privind siguranţa maritimă şi prevenirea poluării de către nave, luând în considerare:

a) liniile directoare adoptate de Organizaţia Maritimă Internaţională - OMI;

b) rezultatele oricăror încercări efectuate în conformitate cu art. 13 alin. (1) şi (2);

c) efectele asupra mediului, inclusiv reducerile realizabile ale emisiilor şi impactul asupra ecosistemelor din porturile închise, cheiuri şi estuare; şi

d) fezabilitatea monitorizării şi verificării.

ART. 14

Ministerul Economiei, Comerţului şi Relaţiilor cu Mediul de Afaceri informează Comisia Europeană dacă, datorită unei modificări neprevăzute în aprovizionarea cu ţiţei, produse petroliere sau alte hidrocarburi, se întâmpină dificultăţi în aplicarea valorilor-limită privind conţinutul maxim de sulf prevăzute în prezenta hotărâre.

ART. 15

Pentru a se verifica dacă conţinutul de sulf al combustibililor utilizaţi respectă cerinţele prevăzute la art. 5 - 11 se utilizează următoarele metode de prelevare a probelor, analiză şi inspecţie:

a) inspecţia jurnalelor de bord şi a notelor de livrare a buncherului şi, după caz, următoarele metode de prelevare a eşantioanelor;

b) prelevarea combustibililor marini utilizaţi pentru combustie la bordul navei, în timp ce sunt livraţi navei, în conformitate cu liniile directoare ale Organizaţiei Maritime Internaţionale pentru eşantionarea combustibililor în vederea determinării conformităţii cu anexa VI MARPOL 73/78 din 17 iulie 2009, adoptată prin Rezoluţia 182(59) a Comitetului pentru Protecţia Mediului Marin, şi analizarea conţinutului de sulf; sau

c) prelevarea şi analizarea conţinutului de sulf din combustibilii marini pentru combustie la bordul navei, care se găsesc în tancurile navei, dacă este posibil din punct de vedere tehnic şi economic, şi din eşantioanele de combustibil sigilate, aflate la bordul navelor.

ART. 16

(1) Prelevarea probelor începe la data la care intră în vigoare limita aplicabilă privind conţinutul maxim de sulf al combustibilului. Aceasta se efectuează anual şi în cantităţi suficiente, astfel încât probele să fie reprezentative pentru combustibilul verificat şi pentru combustibilul utilizat de nave pe perioada în care acestea se află în zona maritimă, respectiv în porturile româneşti.

(2) Probele se analizează fără întârzieri nejustificate.

ART. 17

(1) Procedura de eşantionare, respectiv prelevarea şi analizarea conţinutului de sulf din combustibilii marini, se aprobă prin ordin comun al viceprim-ministrului, ministrul economiei, comerţului şi relaţiilor cu mediul de afaceri, şi al ministrului transporturilor, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(2) Eşantionarea se realizează de către laboratoare de încercări, organisme de certificare produs sau organisme de inspecţie independente, recunoscute în acest scop de Ministerul Economiei, Comerţului şi Relaţiilor cu Mediul de Afaceri.

(3) Lista organismelor recunoscute pentru efectuarea eşantionării se aprobă prin ordin al viceprim-ministrului, ministrul economiei, comerţului şi relaţiilor cu mediul de afaceri, şi se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

ART. 18

Metodele de referinţă pentru determinarea conţinutului de sulf din păcură şi din combustibilii marini sunt cele prevăzute în standardele SR EN ISO 8754:2004 şi SR EN ISO 14596:2008.

ART. 19

Pentru a verifica dacă combustibilii marini livraţi către sau utilizaţi la bordul navelor sunt conformi cu limitările privind conţinutul de sulf la care se face trimitere în art. 6 - 11 se utilizează procedura de verificare stabilită la apendicele VI la anexa VI a MARPOL 73/78.

ART. 20

Metodele de referinţă pentru determinarea conţinutului de sulf din motorină sunt cele prevăzute în standardele SR EN 24260:2002, SR EN ISO 8754:2004 şi SR EN ISO 14596:2008.

ART. 21

(1) În caz de litigiu, metoda de referinţă este metoda prevăzută în Standardul român SR EN ISO 14596:2008.

(2) Interpretarea statistică a verificării conţinutului de sulf din motorină se efectuează în conformitate cu Standardul român SR EN ISO 4259:1999.

ART. 22

(1) Începând cu 1 ianuarie 2017, până la data de 30 iunie, Ministerul Transporturilor, sprijinit de Ministerul Economiei, Comerţului şi Relaţiilor cu Mediul de Afaceri, transmite Comisiei Europene un raport anual referitor la conformitatea cu standardele privind conţinutul de sulf din combustibilii marini, pentru anul calendaristic precedent.

(2) Raportul prevăzut la alin. (1) include informaţiile prevăzute la art. 7 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/253 a Comisiei din 16 februarie 2015 de stabilire a normelor privind prelevarea de probe şi raportarea, în temeiul Directivei 1999/32/CE a Consiliului, în ceea ce priveşte conţinutul de sulf din combustibilii marini.

(3) Utilizatorii de combustibili marini sunt obligaţi să permită organismelor prevăzute la art. 17 alin. (3) eşantionarea combustibililor.

ART. 23

Cheltuielile aferente activităţii de eşantionare sunt suportate de către Ministerul Economiei, Comerţului şi Relaţiilor cu Mediul de Afaceri, în limitele fondurilor alocate anual de la bugetul de stat.

ART. 24

(1) Următoarele fapte constituie contravenţii şi se sancţionează după cum urmează:

a) nerespectarea prevederilor art. 5 alin. (1) de către operatorii instalaţiilor de ardere, cu amendă de la 20.000 lei la 50.000 lei;

b) nerespectarea prevederilor art. 6 de către furnizori, cu amendă de la 20.000 lei la 50.000 lei;

c) nerespectarea prevederilor art. 7 alin. (1) - (3), (6) şi (12) şi ale art. 10 alin. (1) de către operatorul navei, cu amendă de la 20.000 lei la 50.000 lei;

d) nerespectarea prevederilor art. 8 şi 11 de către furnizorii de combustibili diesel marini şi, respectiv, motorină marină, cu amendă de la 20.000 lei la 50.000 lei;

e) nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (2) şi art. 22 alin. (3) de către utilizatorii de combustibili marini, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei.

(2) Contravenţiilor prevăzute la alin. (1) le sunt aplicabile dispoziţiile Ordonanţei Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravenţiilor, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările şi completările ulterioare.

ART. 25

(1) Constatarea contravenţiilor şi aplicarea sancţiunilor prevăzute la art. 24 alin. (1) lit. c) şi e) pentru combustibilii lichizi utilizaţi la bordul navelor se fac de către personalul anume împuternicit din cadrul Autorităţii Navale Române.

(2) Constatarea contravenţiilor şi aplicarea sancţiunilor prevăzute la art. 24 alin. (1) lit. b) şi lit. d) pentru combustibilii lichizi utilizaţi în alte scopuri decât cei utilizaţi la bordul navelor se fac de către personalul anume împuternicit de Ministerul Economiei, Comerţului şi Relaţiilor cu Mediul de Afaceri.

(3) Constatarea contravenţiilor şi aplicarea sancţiunilor prevăzute la art. 24 alin. (1) lit. a) se fac de către comisarii şi personalul împuternicit din cadrul Gărzii Naţionale de Mediu.

ART. 26

Anexele nr. 1 şi 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

ART. 27

La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, Hotărârea Guvernului nr. 470/2007 privind limitarea conţinutului de sulf din combustibilii lichizi, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 365 din 29 mai 2007, cu modificările şi completările ulterioare, se abrogă.

ART. 28

(1) Ordinul ministrului economiei şi finanţelor nr. 1.775/2007 privind aprobarea Procedurii de eşantionare pentru verificarea respectării condiţiilor privind conţinutul de sulf din combustibilii lichizi îşi menţine valabilitatea până la intrarea în vigoare a ordinului prevăzut la art. 17 alin. (1).

(2) Ordinul ministrului economiei şi finanţelor nr. 1.879/2007 pentru aprobarea Listei organismelor recunoscute care realizează activitatea de eşantionare şi Ordinul ministrului delegat pentru energie nr. 448/2014 privind aprobarea Listei organismelor recunoscute care realizează activitatea de eşantionare a combustibililor lichizi îşi menţin valabilitatea până la intrarea în vigoare a ordinului prevăzut la art. 17 alin. (3).

\*

Prezenta hotărâre transpune Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conţinutului de sulf din anumiţi combustibili lichizi şi de modificare a Directivei 93/12/CEE, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităţilor Europene (JOCE), seria L, nr. 121 din 11 mai 1999, modificată şi completată prin Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 6 iulie 2005, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 191 din 22 iulie 2005, prevederile art. 2 din Directiva 2009/30/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 98/70/CE în ceea ce priveşte specificaţiile pentru benzine şi motorine, de introducere a unui mecanism de monitorizare şi reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră şi de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului în ceea ce priveşte specificaţiile pentru carburanţii folosiţi de navele de navigaţie interioară şi de abrogare a Directivei 93/12/CEE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 140 din 5 iunie 2009, şi Directiva 2012/33/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 21 noiembrie 2012 de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului privind reducerea conţinutului de sulf din combustibilii marini, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 327 din 27 noiembrie 2012.

PRIM-MINISTRU

**DACIAN JULIEN CIOLOŞ**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,

ministrul economiei, comerţului şi relaţiilor cu mediul de afaceri,

**Costin Grigore Borc**

Ministrul energiei,

**Victor Vlad Grigorescu**

Ministrul mediului, apelor şi pădurilor,

**Cristiana Paşca Palmer**

Ministrul afacerilor externe,

**Lazăr Comănescu**

Ministrul transporturilor,

**Dan Marian Costescu**

Ministrul finanţelor publice,

**Anca Dana Dragu**

Bucureşti, 11 mai 2016.

Nr. 346.

ANEXA 1

**Valorile echivalente ale emisiilor pentru metodele de reducere a emisiilor prevăzute la art. 12 alin. (2)**

Limitele privind conţinutul de sulf al combustibililor marini prevăzute la art. 7, 8, 10 şi 11 şi în reglementările 14.1 şi 14.4 din anexa VI la MARPOL 73/78 şi valorile corespondente ale emisiilor prevăzute la art. 12 alin. (2):

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

| Conţinutul de sulf al | Raportul emisii de SO2 |

| combustibililor marini | (ppm)/CO2 |

| (% m/m) | |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

| 3,50 | 151,7 |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

| 1,50 | 65,0 |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

| 1,00 | 43,3 |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

| 0,50 | 21,7 |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

| 0,10 | 4,3 |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

NOTE:

- Utilizarea limitelor privind raportul emisiilor este aplicabilă doar în cazul utilizării păcurii reziduale sau distilate pe bază de petrol.

- În cazuri justificate, când concentraţia de CO2 este redusă de unitatea de purificare a gazelor de evacuare (EGC), concentraţia de CO2 poate fi măsurată la intrarea unităţii EGC, cu condiţia să se poată demonstra clar corectitudinea acestei metode.

ANEXA 2

**Criterii privind utilizarea metodelor de reducere a emisiilor prevăzute la art. 12 alin. (4)**

Metodele de reducere a emisiilor prevăzute la art. 12 respectă cel puţin criteriile specificate în următoarele instrumente, după caz:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

| Metoda de | Criterii de utilizare |

| reducere a | |

| emisiilor | |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

| Amestec de | Decizia 2010/769/UE a Comisiei din 13 decembrie 2010 |

| combustibil | privind stabilirea criteriilor pentru utilizarea de către |

| marin şi gaz | navele transportatoare de gaz natural lichefiat a metodelor|

| lichefiat | tehnologice ca alternativă la utilizarea combustibililor |

| pierdut prin | marini cu conţinut redus de sulf care respectă cerinţele |

| vaporizare pe | articolului 4b din Directiva 1999/32/CE a Consiliului |

| durata stocării | privind reducerea conţinutului de sulf din anumiţi |

| | combustibili lichizi, astfel cum a fost modificată prin |

| | Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European şi a |

| | Consiliului cu privire la conţinutul de sulf al |

| | combustibililor marini, transpus prin art. 10 şi 11 din |

| | prezenta hotărâre |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

| Sisteme de | Rezoluţia MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009 |

| purificare a | Apa de spălare provenită de la sistemele de epurare a |

| gazelor de | gazelor de eşapament care utilizează substanţe chimice, |

| evacuare | aditivi, preparate şi alte produse chimice relevante create|

| | in situ, menţionate la punctul 10.1.6.1 din Rezoluţia |

| | MEPC.184(59), nu se deversează în mare, inclusiv în porturi|

| | şi estuare închise, decât dacă operatorul navei |

| | demonstrează că deversarea apei de spălare nu are un impact|

| | negativ semnificativ asupra sănătăţii umane şi a mediului |

| | şi nu prezintă riscuri pentru acestea. În cazul în care |

| | substanţa chimică utilizată este sodă caustică, este |

| | suficient ca apa de spălare să îndeplinească criteriile |

| | stabilite în Rezoluţia MEPC.184(59) şi ca pH-ul acesteia să|

| | nu depăşească 8,0. |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

| Biocombustibili | Utilizarea biocombustibililor, astfel cum sunt definiţi în |

| | Legea nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de |

| | promovare a producerii energiei din surse regenerabile de |

| | energie, republicată, cu modificările şi completările |

| | ulterioare, care sunt conformi cu standardele relevante CEN|

| | şi ISO |

| | Amestecurile de biocombustibili şi combustibili marini |

| | trebuie să fie conforme cu standardele privind conţinutul |

| | de sulf stabilite la art. 9, art. 7 alin. (1) - (4) şi (6),|

| | art. 10 şi 11 din prezenta hotărâre. |

|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|

---------------