



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 15.7.2011  
COM(2011) 439 final

2011/0190 (COD)

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Directiva 1999/32/CE no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais**

{SEC(2011) 918 final}

{SEC(2011) 919 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### Contexto geral

Um dos grandes objectivos da Estratégia «Europa 2020» é fomentar uma economia mais competitiva, mais ecológica e que aproveite melhor os recursos<sup>1</sup>. Neste contexto, é importante continuar a reduzir a poluição atmosférica, a fim de melhorar a saúde pública e o estado do ambiente e de contribuir para uma Europa mais sustentável. As acções da União Europeia nas últimas décadas têm permitido reduzir consideravelmente as emissões da maior parte dos poluentes atmosféricos, designadamente o dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>), os óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>), os compostos orgânicos voláteis, o amoníaco e as partículas. Grande parte dessas reduções foi conseguida ao nível das fontes de emissão em terra, como as instalações industriais e o transporte rodoviário. É sabido que, continuando a reduzir as emissões desses poluentes, se obterão benefícios significativos ao nível da saúde pública na União Europeia, do ambiente e da economia no seu todo.

No passado, as emissões provenientes de fontes no mar não mereceram tanta atenção como as emissões das fontes situadas em terra. Todavia, os poluentes atmosféricos emitidos no mar podem percorrer grandes distâncias e ter efeitos em terra. Uma série de projecções feitas em 2005 mostrou que, sem a intensificação de medidas de regulamentação, as emissões de SO<sub>2</sub> e de NO<sub>x</sub> do sector naval continuariam a aumentar e, em 2020, ultrapassariam as emissões totais desses poluentes provenientes das fontes terrestres<sup>2</sup>.

#### Justificação e objectivos da proposta

O que essencialmente determina as emissões de SO<sub>2</sub> provenientes da queima de um combustível líquido e a formação de partículas (secundárias) é o teor de enxofre do combustível em causa. A Directiva 1999/32/CE e suas alterações regula o teor de enxofre dos combustíveis utilizados no transporte marítimo e incorpora no direito da União Europeia determinadas regras acordadas na Organização Marítima Internacional (OMI – ou IMO). Em especial, a Directiva estabelece normas mais estritas para o teor de enxofre dos combustíveis navais destinados a ser utilizados em zonas que careçam de especial protecção ambiental, as chamadas «zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>» (*Sulphur Emission Control Areas, SECA*)<sup>3</sup>.

Depois da alteração da Directiva em 2005, as regras da OMI – entre outras as relativas ao SO<sub>2</sub> – viriam a ser revistas em Outubro de 2008, com forte apoio da União Europeia. Essas regras figuram no anexo VI da Convenção MARPOL 73/78 sobre a poluição marítima (anexo VI

---

<sup>1</sup> Comunicação da Comissão «EUROPA 2020 – Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo», COM(2010) 2020 final.

<sup>2</sup> SEC(2005) 1133 (documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a «Estratégia temática sobre a poluição atmosférica», COM(2005) 446 final, e a Directiva relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa, COM(2005) 447 final) e SEC(2011)342 final (*Commission Staff working paper on the implementation of EU Air Quality Policy and preparing for its comprehensive review*).

<sup>3</sup> Na União Europeia, estas zonas abrangem o Mar Báltico, o Mar do Norte e o Canal da Mancha.

reviso da MARPOL)<sup>4</sup>. Já ao tempo da adopção das alterações de 2005 da Directiva, os co-legisladores da União Europeia, prevendo a necessidade de continuar a reduzir as emissões provenientes do transporte marítimo, instaram a Comissão a rever as disposições legislativas relativas ao teor de enxofre dos combustíveis líquidos.

### **Coerência com outras políticas e com os objectivos da União**

A presente proposta é consentânea com o artigo 191.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e visa garantir um nível de protecção elevado da saúde pública e do ambiente. É também conforme com a Estratégia «Europa 2020» e com as iniciativas emblemáticas conexas, nomeadamente as relativas aos roteiros para uma sociedade hipocarbónica e à inovação na União Europeia, bem como com as políticas vigentes da UE para a sustentabilidade dos transportes.

## **2. RESULTADOS DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

### **Consulta pública**

Na fase preparatória das presentes alterações, a Comissão efectuou uma consulta em linha, aberta a todas as partes interessadas (organizações, Estados-Membros, ONG, grande público, etc.), que decorreu de 29 de Outubro de 2010 a 5 de Janeiro de 2011. Foi solicitado aos interessados que manifestassem os seus pontos de vista sobre a eventual incorporação das regras pertinentes da OMI mais recentes na legislação da União Europeia. Além da consulta pública, a Comissão consultou regularmente os representantes dos Estados-Membros e outras partes interessadas.

A consulta pública gerou 244 respostas, provenientes de diversas entidades. Todas as partes interessadas reconheceram amplamente o contributo importante do anexo VI reviso da MARPOL para a melhoria da qualidade do ar na União Europeia. Segundo a maior parte das opiniões manifestadas, importaria alinhar as disposições da UE no domínio das tecnologias de redução com o anexo VI reviso da MARPOL. Na perspectiva desses inquiridos, deveria ser autorizada toda a gama de tecnologias de redução, salvaguardando, porém, em termos adequados, o ambiente. As opiniões manifestadas foram, também, largamente concordantes acerca da importância do reforço e da harmonização da monitorização e fiscalização das normas de teor de enxofre, para a consecução das melhorias ambientais almejadas. Algumas partes interessadas mostraram-se preocupadas com o custo das novas exigências e com o risco de transferências modais (do transporte marítimo de curta distância para o transporte rodoviário por camião), sobretudo nas zonas onde as normas de teor de enxofre são mais estritas (zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>). Outros inquiridos sublinharam a necessidade de uma acção incisiva da União Europeia para incentivar a reacção do sector e salvaguardar os benefícios ambientais do anexo VI reviso da MARPOL.

A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta contém mais elementos sobre os resultados da consulta pública<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Resolução MEPC.176(58) adoptada em 10 de Outubro de 2008 (anexo VI reviso da MARPOL).

<sup>5</sup> [Referência SEC]

## **Competências especializadas externas e informação do público**

Foram efectuados vários estudos de apoio ao trabalho preparatório conducente à presente proposta. Uma vez concluídos, esses estudos foram publicados na página Web da Comissão dedicada às políticas da União Europeia no domínio das emissões provenientes do transporte marítimo: [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships\\_directive.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm).

## **Resultados da avaliação de impacto**

Espera-se que os novos limites internacionais para o teor de enxofre dos combustíveis navais reduzam apreciavelmente as emissões de dióxido de enxofre provenientes do sector naval. Esta redução contribuirá significativamente para atingir os objectivos gerais no domínio do ambiente enunciados na Estratégia Temática sobre a poluição atmosférica, de 2005, bem como os objectivos específicos enunciados na Directiva. Trará, também, benefícios complementares assinaláveis ao nível da redução das emissões de partículas e de NO<sub>x</sub> (estes últimos, precursores importantes do ozono troposférico). É essencial garantir que estes benefícios previstos são, de facto, obtidos, antes de mais a fim de incentivar a observância dos limites estabelecidos para salvaguardar a qualidade do ar ambiente.

A avaliação de impacto confirma que o alinhamento pleno da Directiva com as normas mais estritas da OMI para os combustíveis e com as regras relativas aos métodos de redução das emissões tem um balanço de custos favorável. As estimativas dessa avaliação apontam para que a revisão de 2008 do anexo VI da MARPOL proporcione à União Europeia um benefício compreendido entre 15 000 e 34 000 milhões de euros em melhorias ao nível da saúde pública e através da redução da mortalidade. Os custos da aplicação da revisão situar-se-ão entre 2 600 e 11 000 milhões de euros. Assim, a revisão traz benefícios três a treze vezes superiores aos custos.

Além do alinhamento da Directiva com as disposições da OMI, a avaliação de impacto recomenda que se mantenha a interdependência entre as normas mais estritas aplicadas aos combustíveis nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> e as normas aplicáveis aos navios de passageiros em serviço regular fora dessas zonas. Todavia, para evitar problemas potenciais ligados à disponibilidade dos combustíveis, a aplicação, aos navios de passageiros, da nova norma para as zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> será retardada 5 anos. A relação benefícios/custos dessa opção varia entre 1,5 e 6 (se a norma de 0,1 % for introduzida em 2020) e entre 0,8 e 10 (se a norma de 0,1 % for introduzida em 2025).

Por outro lado, a avaliação de impacto analisou as questões identificadas durante a revisão da Directiva. A avaliação efectuada mostrou, nomeadamente, que existem algumas insuficiências nas disposições da Directiva relativas à fiscalização (em especial no que respeita à colheita de amostras e aos relatórios). A avaliação de impacto sugere que comece por se elaborar uma série de orientações sobre a monitorização e a aplicação da Directiva, optando depois por regras obrigatórias se esta via falhar.

Finalmente, a avaliação de impacto também recomenda que a Comissão Europeia e os Estados-Membros recorram e, se necessário e possível, adaptem os instrumentos existentes para prestar apoio ao sector na transição para as novas exigências, correspondentes às melhores tecnologias disponíveis, designadamente os acordados ao nível da OMI ou de outras organizações pertinentes (relativamente aos NO<sub>x</sub>, às partículas e aos gases com efeito de estufa).

### **3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA**

#### **Síntese da acção proposta**

A presente proposta visa rever a Directiva 1999/32/CE no que respeita ao teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos, tendo em vista:

- 1) Alinhar a Directiva com as regras da OMI relativas às normas aplicáveis aos combustíveis, incluindo fora das zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>.
- 2) Alinhar a Directiva com as disposições da OMI no domínio dos métodos de redução das emissões.
- 3) Manter a interdependência entre as normas mais estritas aplicáveis aos combustíveis nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> (que actualmente exigem que o teor de enxofre dos combustíveis navais não exceda 1,5 %, passando esse máximo para 0,1 % em 2015) e as normas aplicáveis aos navios de passageiros em serviço regular fora dessas zonas (actualmente 1,5 %, no máximo).
- 4) Reforço do regime UE de monitorização e fiscalização.

A incorporação das normas internacionais aplicáveis aos combustíveis na regulamentação da União Europeia reforçará a eficácia dessas normas, pois estas passariam a ser monitorizadas e fiscalizadas no âmbito de um regime da UE, o que é mais eficaz do que o sistema de fiscalização internacional. A proposta de diversificação das possibilidades de recurso a métodos inovadores de redução de emissões e de incentivo a essa via, como opção equivalente para a observância da regulamentação, visa dar resposta às dúvidas surgidas acerca dos custos que o cumprimento das novas regras da OMI poderia representar para certos subsectores de actividade. Essa possibilidade reduzirá, assim, apreciavelmente (entre 50 % e 88 %), os custos da observância das normas da OMI e constituirá um incentivo a soluções inovadoras por parte do sector, na linha das prioridades da Estratégia «Europa 2020» e do artigo 3.º do Tratado da União Europeia. Por outro lado, as normas mais estritas aplicáveis aos combustíveis dos navios de passageiros em serviço regular, que operam sobretudo nos portos ou próximo da costa, contribuirão para melhorar a qualidade do ar nas zonas costeiras. Para evitar problemas potenciais ligados à disponibilidade dos combustíveis, a aplicação de uma norma mais estrita aos navios de passageiros será retardada 5 anos, relativamente à aplicação da mesma norma nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>. Finalmente, é particularmente importante reforçar o regime UE de monitorização e fiscalização, pois as normas bastante mais estritas aplicáveis aos combustíveis e os custos das adaptações necessárias para a observância da regulamentação podem incentivar expedientes de contorno.

As medidas em apreço permitirão melhorar a aplicação e fiscalização da Directiva pelas autoridades nacionais e facilitarão a observância da regulamentação por parte do sector, garantindo um nível elevado de protecção do ambiente.

#### **Base jurídica**

O objectivo principal da Directiva é a protecção do ambiente. A proposta baseia-se, portanto, no artigo 192.º do TFUE.

## **Princípio da subsidiariedade**

O TFUE confere à União Europeia o direito de regulamentar o teor de enxofre dos combustíveis líquidos com impacto significativo no mercado interno e no ambiente. Nos termos do artigo 3.º do Tratado da União Europeia, «A União estabelece um mercado interno. Empenha-se no desenvolvimento sustentável da Europa, assente num crescimento económico equilibrado e na estabilidade dos preços, numa economia social de mercado altamente competitiva que tenha como meta o pleno emprego e o progresso social, e num elevado nível de protecção e de melhoramento da qualidade do ambiente.» Por outro lado, nos termos do artigo 191.º do TFUE, «A política da União no domínio do ambiente contribuirá para [...] a preservação, a protecção e a melhoria da qualidade do ambiente, a protecção da saúde das pessoas, a utilização prudente e racional dos recursos naturais, a promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente [...]».

A dimensão mundial do transporte marítimo e o facto de os efeitos da poluição atmosférica devida à queima dos combustíveis que contêm enxofre transcenderem fronteiras exigem que sejam estabelecidas regras comuns para todos os Estados-Membros. Na ausência dessas regras, aplicar-se-iam normas nacionais diferentes aos navios em serviço nas águas da União Europeia. Esse retalho jurídico complicaria e encareceria muito o funcionamento do sector dos transportes marítimos na UE, distorcendo assim o mercado interno.

Só uma acção harmonizada ao nível da União Europeia, adoptando-se um regime reforçado de monitorização e de fiscalização, assegurará a adopção e aplicação das normas internacionais dos combustíveis em todos os Estados-Membros<sup>6</sup>.

## **Explicação pormenorizada da proposta**

### **Artigo 1.º**

Enuncia as alterações propostas à Directiva 1999/32/CE.

- 1) Altera-se o artigo 2.º da Directiva 1999/32/CE a fim de adaptar as definições de «óleo diesel naval» e de «gasóleo naval» em função da última norma ISO e de alargar o âmbito da definição de «tecnologia de redução de emissões», alinhando-o também com a definição das equivalências constante da regra 4 do anexo VI revisto da MARPOL.
- 2) Altera-se o artigo 3.º a fim de rever as disposições relativas ao teor máximo de enxofre do fuelóleo pesado, na sequência da adopção da Directiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição)<sup>7</sup>, que reformula a legislação europeia no domínio das emissões industriais.
- 3) Insere-se um artigo 3.ºA para assegurar que não sejam utilizados nem colocados no mercado nos Estados-Membros combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda a norma geral de 3,5 %, em massa. Esta disposição pretende, nomeadamente, evitar o

---

<sup>6</sup> A avaliação de impacto que acompanha esta proposta contém mais elementos sobre o princípio da subsidiariedade.

<sup>7</sup> JO L 334 de 17.12.2010, p. 17.

risco de serem utilizados e colocados no mercado combustíveis de baixa qualidade, por ser possível utilizar fuelóleo pesado em combinação com métodos de redução de emissões, em vez de combustíveis destilados com teor de enxofre baixo. Recorrendo a métodos de redução das emissões, será possível dessulfurar combustíveis com teor de enxofre elevado e reduzir as emissões de dióxido de enxofre para a atmosfera, mas a aplicação de tais métodos a combustíveis de baixa qualidade, com teor de enxofre elevado, pode gerar descargas de águas residuais de alta concentração, com efeitos negativos no meio marinho. Ao garantir-se que o combustível tenha, pelo menos, uma qualidade mínima, também se procura evitar o risco de disfuncionamento dos motores dos navios.

- 4) O artigo 4.º incide no teor máximo de enxofre do gasóleo e é alterado para eliminar as referências a datas de entrada em vigor de limites de teor de enxofre que se tornaram obsoletas.
- 5) O artigo 4.ºA é alterado a fim de:
  - introduzir uma nova disposição relativa à norma de teor de enxofre aplicável fora das zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> («norma geral»);
  - alinhar as normas de teor de enxofre dos combustíveis aplicadas nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> com o anexo VI revisto da MARPOL;
  - introduzir o limite de 0,1 % de enxofre para os navios de passageiros em serviço fora das zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, a vigorar a partir de 2020, restabelecendo assim a interdependência entre os requisitos aplicáveis aos navios de passageiros fora das zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> e os requisitos aplicáveis nestas zonas;
  - clarificar que o registo dos fornecedores locais de combustíveis navais que os Estados-Membros estão obrigados a manter deve ser público;
  - eliminar as referências obsoletas;
  - conferir à Comissão competências para designar novas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, com base nas decisões da OMI.
- 6) Altera-se o artigo 4.ºB para eliminar a aplicabilidade, a certos navios que efectuem serviços na República Helénica, da derrogação da obrigação estabelecida no n.º 1, por caducidade do período para a qual foi concedida, eliminando também as referências a datas de entrada em vigor de limites de teor de enxofre que se tornaram obsoletas.
- 7) Altera-se o artigo 4.ºC e inserem-se os artigos 4.ºD e 4.ºE para alinhar a Directiva com o anexo VI revisto da MARPOL e para a adaptar ao progresso técnico. A proposta de directiva estabelece, nomeadamente, que os Estados-Membros devem permitir que os navios recorram a métodos de redução de emissões em alternativa à utilização de combustíveis navais com teor de enxofre baixo, desde que consigam reduzir em permanência as emissões de dióxido de enxofre em grau equivalente ao que sucederia se utilizassem combustíveis com aquelas características. O recurso a métodos de redução de emissões também deve observar determinados critérios, para assegurar que os métodos utilizados não têm incidências negativas com significado

na saúde pública ou no ambiente, nem colocam estes em risco. Esses critérios serão estabelecidos pela OMI – sem prejuízo de poderem ser complementados ou alterados por decisões da Comissão – ou, se a OMI não adoptar instrumentos nesse domínio, pela Comissão Europeia. Os métodos de redução de emissões a que os navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro poderão recorrer serão aprovados pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002, com base na Directiva 96/98/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos<sup>8</sup> ou na presente directiva. O método e as condições de ensaio de novos métodos de redução de emissões não sofrem alterações.

- 8) Altera-se o artigo 6.º para conferir à Comissão competências que lhe permitam estabelecer a frequência e os métodos de colheita de amostras e definir o que é uma amostra representativa do combustível examinado, bem como adaptar o método de determinação do teor de enxofre e o procedimento de verificação do combustível em função das normas técnicas internacionais mais recentes.
- 9) Altera-se o artigo 7.º para clarificar o âmbito do relatório sobre o teor de enxofre dos combustíveis abrangidos pela Directiva que os Estados-Membros devem apresentar à Comissão e a fim de atribuir a esta competências para estabelecer o modelo e o conteúdo desse relatório. A alteração alinha igualmente o artigo 7.º, n.º 4, relativo às adaptações das disposições pertinentes da Directiva ao progresso científico e técnico, com as novas regras de comitologia decorrentes do Tratado de Lisboa.
- 10) Suprime-se o artigo 8.º por se referir a uma directiva já revogada.
- 11) Suprime-se o artigo 9.º porque a Directiva não prevê actos de execução.
- 12) Insere-se o artigo 9.ºA para estabelecer as condições de exercício, pela Comissão Europeia, de competências de adopção de actos delegados.

#### **Artigo 2.º**

Estabelece que os Estados-Membros devem transpor a directiva proposta.

#### **Artigo 3.º**

Estabelece a data de entrada em vigor da directiva proposta.

#### **Artigo 4.º**

Especifica que os destinatários da directiva proposta são os Estados-Membros.

### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A proposta não tem incidência no orçamento da União Europeia.

---

<sup>8</sup> JO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

## **5. OUTRAS OBSERVAÇÕES**

Acompanha a proposta da Comissão uma Comunicação, em cujo ponto 4 se fazem sugestões de estratégias de observância da nova regulamentação e se descrevem os instrumentos disponíveis para ajudar o sector a suplantar os desafios ambientais que se lhes colocam, bem como eventuais medidas futuras no mesmo sentido.

A Comissão também tem a intenção de codificar a Directiva 1999/32/CE e as alterações desta, incluindo a presente, logo que esta última seja adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho. Esse exercício tornaria a Directiva 1999/32/CE mais clara, reforçaria a sua segurança jurídica e contribuiria para a consecução da estratégia da União Europeia com vista a melhor regulamentação.

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Directiva 1999/32/CE no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia<sup>9</sup>,

Após transmissão do projecto de acto legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>10</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>11</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Um dos objectivos da política ambiental da União Europeia, definida nos programas de acção em matéria de ambiente, nomeadamente no sexto programa de acção nesse domínio, aprovado pela Decisão 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>12</sup>, é a obtenção de níveis de qualidade do ar que não tenham incidências negativas assinaláveis na saúde pública ou no ambiente nem coloquem estes significativamente em risco.
- (2) A Directiva 1999/32/CE do Conselho, de 26 de Abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e que altera a Directiva 93/12/CEE<sup>13</sup>, estabelece o teor de enxofre máximo autorizado no fuelóleo pesado, no gasóleo e no gasóleo naval utilizados na União Europeia.

---

<sup>9</sup> JO C ..., p. .

<sup>10</sup> JO C ..., p. .

<sup>11</sup> JO C ..., p. .

<sup>12</sup> JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

<sup>13</sup> JO L 121 de 11.5.1999, p. 13.

- (3) As emissões dos navios resultantes da queima de combustíveis navais com teor de enxofre elevado contribuem para a poluição do ar sob a forma de dióxido de enxofre e de partículas, que prejudicam a saúde humana e contribuem para a acidificação.
- (4) A Directiva 1999/32/CE estabelece que a Comissão apresente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Directiva, o qual poderá ser acompanhado de propostas de alteração, nomeadamente no que respeita à redução dos teores máximos de enxofre dos combustíveis navais nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> (*SO<sub>x</sub> Emission Control Areas*, SECA), tendo em conta o trabalho da Organização Marítima Internacional (OMI – ou IMO).
- (5) Em 2008, foi adoptada uma resolução relativa à alteração do anexo VI do Protocolo de 1997 que alterara a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios, de 1973, alterada pelo Protocolo conexo de 1978 (adiante designada por MARPOL), que estabeleceu regras para evitar a poluição atmosférica causada por navios. O anexo VI revisto da MARPOL entrou em vigor em 1 de Julho de 2010.
- (6) O referido anexo VI introduz, nomeadamente, limites máximos mais estritos para o teor de enxofre dos combustíveis navais nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> (1,00 % a partir de 1 de Julho de 2010 e 0,10 % a partir de 1 de Janeiro de 2015), bem como nas outras zonas marítimas (3,5 % a partir de 1 de Janeiro de 2012 e, em princípio, 0,50 % a partir de 1 de Janeiro de 2020). Com base nos compromissos internacionais que assumiram, desde 1 de Julho de 2010 que os Estados-Membros estão, grande parte deles, obrigados a exigir que os navios utilizem combustíveis com teor de enxofre não superior a 1,00 % nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>. Por razões de coerência com a regulamentação internacional e para que as novas normas de teor de enxofre estabelecidas a nível mundial sejam correctamente fiscalizadas na União Europeia, as disposições da Directiva 1999/32/CE devem ser alinhadas com o anexo VI revisto da MARPOL. A fim de que os combustíveis utilizados pelos navios tendo em vista a observância da regulamentação com base em melhores combustíveis ou em tecnologias adequadas respeitem normas mínimas de qualidade, não deve ser permitida a utilização nem a colocação no mercado na União Europeia de combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda a norma geral de 3,5 %, em massa.
- (7) Os navios de passageiros operam, sobretudo, nos portos ou próximo da costa e o seu impacto na saúde pública e no ambiente é significativo. Esses navios estão obrigados a utilizar combustíveis navais com o mesmo teor máximo de enxofre aplicável nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> (1,5 %). Uma vez que irão ser aplicadas normas mais estritas de teor de enxofre nessas zonas, justifica-se, pela necessidade de melhorar a qualidade do ar junto aos portos e zonas costeiras não integrados nas referidas zonas de controlo das emissões, que se aplique norma idêntica aos navios de passageiros. Todavia, para evitar eventuais problemas de disponibilidade de combustíveis, a aplicação, aos navios de passageiros, da nova norma para as zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> será adiada por 5 anos.
- (8) Para alcançar os objectivos da Directiva 1999/32/CE, é necessário fiscalizar correctamente o cumprimento das obrigações relativas ao teor de enxofre dos combustíveis navais. A experiência adquirida na aplicação desta directiva revelou que a correcta aplicação da mesma exige um regime reforçado de monitorização e de fiscalização. Para o efeito, é necessário que os Estados-Membros zelem por que a colheita de amostras dos combustíveis navais colocados no mercado ou utilizados a

bordo de navios seja suficientemente frequente e rigorosa e assegurem a verificação regular do diário de bordo e das guias de entrega de combustível dos navios. É igualmente necessário que estabeleçam um sistema efectivo, proporcionado e dissuasor de sanções ao incumprimento do disposto na Directiva 1999/32/CE. Para maior transparência da informação, é também conveniente estabelecer que o registo dos fornecedores locais de combustíveis navais seja público.

- (9) Os relatórios elaborados pelos Estados-Membros no âmbito da Directiva 1999/32/CE revelaram-se insuficientes para efeitos da verificação da observância do disposto nesta directiva, por falta de disposições harmonizadas e suficientemente precisas sobre o teor e o modelo desses relatórios. Por conseguinte, para que os relatórios em causa sejam mais harmonizados, são necessárias indicações mais pormenorizadas sobre o teor e o modelo dos mesmos.
- (10) Na sequência da adopção da Directiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição)<sup>14</sup>, que reformula a legislação da União Europeia no domínio das emissões industriais, é necessário rever em conformidade as disposições da Directiva 1999/32/CE relativas ao teor máximo de enxofre do fuelóleo pesado.
- (11) A observância dos limites mais baixos estabelecidos para o teor de enxofre, em especial nas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, pode fazer aumentar bastante o preço dos combustíveis navais, pelo menos a curto prazo, e prejudicar a competitividade do transporte marítimo de curta distância face a outros modos de transporte, bem como a competitividade do sector nos países contíguos àquelas zonas. Importa prever soluções adequadas, que reduzam os custos da observância da regulamentação a suportar pelos subsectores afectados, por exemplo admitindo o recurso, para esse fim, a métodos alternativos menos custosos do que a observância com base na utilização de melhores combustíveis, prestando ainda o apoio necessário. A Comissão, nomeadamente com base nos relatórios dos Estados-Membros, irá acompanhar de perto o impacto da observância das novas normas de qualidade dos combustíveis no sector do transporte marítimo, em especial no que respeita a eventuais transferências deste para o transporte por terra.
- (12) Deve facilitar-se o acesso a métodos de redução de emissões, que podem reduzir as emissões em grau equivalente ao conseguido através da utilização de combustíveis com baixo teor de enxofre, ou mesmo reduzi-las ainda mais, desde que não tenham incidências negativas apreciáveis no ambiente, nomeadamente nos ecossistemas marinhos, e na condição de o desenvolvimento desses métodos estar sujeito a mecanismos adequados de aprovação e de controlo. Os critérios de utilização de métodos de redução de emissões devem ser estabelecidos pela OMI, sem prejuízo de serem complementados ou alterados por decisões da Comissão, ou, se a OMI não adoptar instrumentos nesse domínio, devem ser estabelecidos pela Comissão Europeia. A União Europeia deve reconhecer os métodos alternativos já conhecidos, como a instalação de depuradores de gases de combustão nos navios ou a mistura de fuelóleo e de gás natural liquefeito (GNL). É importante fomentar o ensaio e o desenvolvimento de novos métodos de redução de emissões.

---

<sup>14</sup> JO L 334 de 17.12.2010, p. 17.

- (13) A fim de determinar a data de aplicação do limite de 0,50 % do teor de enxofre, de designar novas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, de aprovar novos métodos alternativos de redução de emissões e estabelecer condições adequadas para o recurso a esses métodos, de garantir a adequada monitorização do teor de enxofre dos combustíveis, de assegurar a harmonização do teor e do modelo dos relatórios dos Estados-Membros e de adaptar as disposições da Directiva ao progresso científico e técnico, devem ser delegadas na Comissão competências para adoptar actos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que respeita ao estabelecimento da data de início da aplicabilidade, na União Europeia, do teor máximo de 0,50 % de enxofre, em massa, dos combustíveis, à designação de novas zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub> com base nas decisões da OMI, à aprovação de novos métodos de redução de emissões, não abrangidos pela Directiva 96/98/CE do Conselho<sup>15</sup>, e ao estabelecimento, complemento e alteração das respectivas condições de utilização, à especificação dos meios de colheita de amostras e de monitorização das emissões, ao teor e ao modelo dos relatórios e à alteração dos artigos 2.º, pontos 1, 2, 3, 3A, 3B e 4, e 6.º, n.ºs 1A e 2, em função do progresso científico e técnico e, se for caso disso, dos instrumentos da OMI. É particularmente importante que a Comissão efectue as consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, designadamente a peritos. Na preparação e elaboração dos actos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (14) É conveniente que o Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios, estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios<sup>16</sup>, preste assistência à Comissão na aprovação das tecnologias de redução de emissões não abrangidas pela Directiva 96/98/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos<sup>17</sup>. A Directiva 1999/32/CE deve, portanto, ser alterada em conformidade,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1.º*

A Directiva 1999/32/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 1.º, n.º 2, alínea h), passa a ter a seguinte redacção:

«h) Aos combustíveis utilizados a bordo de navios que utilizem métodos de redução de emissões em conformidade com os artigos 4.ºC e 4.ºE.»
2. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
  - a) Os pontos 3A e 3B passam a ter a seguinte redacção:

---

<sup>15</sup> JO L 241 de 29.8.1998, p. 27.

<sup>16</sup> JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

<sup>17</sup> JO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

«3A. Óleo diesel naval, qualquer combustível naval correspondente à definição da categoria DMB no quadro I da norma ISSO 8217, com excepção da referência ao teor de enxofre.

3B. Gasóleo naval, qualquer combustível naval correspondente à definição das categorias DMX, DMA e DMZ no quadro I da norma ISO 8217, com excepção da referência ao teor de enxofre.»

b) O ponto 3M passa a ter a seguinte redacção:

«3M. Tecnologia de redução de emissões, um acessório, equipamento, dispositivo ou aparelho destinado a ser instalado num navio, ou outros processos, combustíveis alternativos ou métodos de observância da regulamentação, utilizados em vez de combustível naval com baixo teor de enxofre conforme com os requisitos da presente directiva e verificáveis, quantificáveis e fiscalizáveis.»

3. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros garantirão que não são utilizados nos respectivos territórios fuelóleos pesados cujo teor de enxofre exceda 1 %, em massa.

2. Até 31 de Dezembro de 2015, sem prejuízo da adequada monitorização das emissões pelas autoridades competentes, o disposto no n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:

- a) Em instalações de combustão abrangidas pela Directiva 2001/80/CE do Parlamento Europeu e do Conselho\*, sujeitas ao artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, alínea a), da mesma e que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para tais instalações nessa directiva;
- b) Em instalações de combustão abrangidas pela Directiva 2001/80/CE, sujeitas ao artigo 4.º, n.ºs 3, alínea b), e 6, da mesma, cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1700 mg/Nm<sup>3</sup>, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);
- c) Em instalações de combustão não abrangidas pelas alíneas a) ou b) cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1700 mg/Nm<sup>3</sup>, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);
- d) Para combustão em refinarias, na condição de a média mensal global das emissões de dióxido de enxofre de todas as instalações de combustão da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizado e excluídas

---

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

as instalações abrangidas pelas alíneas a) e b), as turbinas a gás e os motores a gás, não exceder 1700 mg/Nm<sup>3</sup>, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca).

A partir de 1 de Janeiro de 2016, sem prejuízo da adequada monitorização das emissões pelas autoridades competentes, o disposto no n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:

- a) Em instalações de combustão abrangidas pelo capítulo III da Directiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>\*\*</sup> e que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para tais instalações no anexo V da mesma ou, se esses limites de emissão não forem aplicáveis de acordo com a referida directiva, cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1700 mg/Nm<sup>3</sup>, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);
- b) Em instalações de combustão não abrangidas pela alínea a) cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1700 mg/Nm<sup>3</sup>, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);
- c) Para combustão em refinarias, na condição de a média mensal global das emissões de dióxido de enxofre de todas as instalações de combustão da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizado e excluídas as instalações abrangidas pela alínea a), as turbinas a gás e os motores a gás, não exceder 1700 mg/Nm<sup>3</sup>, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca).

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que nenhuma instalação de combustão que utilize fuelóleo pesado com concentração de enxofre superior à referida no n.º 1 possa ser explorada sem uma licença emitida por uma autoridade competente e que especifique os limites de emissão.»

b) É suprimido o n.º 3.

4. É inserido o seguinte artigo 3.ºA:

*«Artigo 3.ºA*

#### **Teor máximo de enxofre do combustível naval**

Os Estados-Membros garantirão que não são utilizados nos respectivos territórios combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 3,5 %, em massa.»

5. No artigo 4.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

---

<sup>\*\*</sup> JO L 334 de 17.12.2010, p. 17.

«1. Os Estados-Membros garantirão que não são utilizados nos respectivos territórios gasóleos cujo teor de enxofre exceda 0,10 %, em massa.»

6. O artigo 4.ºA é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redacção:

**«Teor de enxofre máximo dos combustíveis navais utilizados em mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, dos Estados-Membros, incluindo zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, e pelos navios de passageiros que efectuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia»**

b) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que, nas áreas dos respectivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição incluídas em zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, não são utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa:

a) 1,00 %, até 31 de Dezembro de 2014;

b) 0,10 %, a partir de 1 de Janeiro de 2015.

O presente número é aplicável aos navios que arvorem todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da União Europeia.»

c) É aditado o seguinte n.º 1A:

«1A. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que, nas áreas dos respectivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, não são utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa:

a) 3,50 %, a partir de 1 de Janeiro de 2012;

b) 0,50 %, a partir de 1 de Janeiro de 2020.

Devem ser conferidas à Comissão competências para adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 9.ºA, no que respeita à data de início de aplicabilidade da norma de teor de enxofre estabelecida na alínea b). Essa data será 1 de Janeiro de 2020 ou 1 de Janeiro de 2025, com base na avaliação da OMI – referida na regra 14, n.º 8, do anexo VI da MARPOL – da disponibilidade de combustíveis navais com teor máximo de enxofre de 0,50 %, em massa.

O presente número aplica-se aos navios que arvorem todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da União Europeia, sem prejuízo dos n.ºs 1 e 4 e do artigo 4.ºB.»

d) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«Devem ser conferidas à Comissão competências para adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 9.ºA, no que respeita à designação de zonas marítimas como zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, com base nas decisões da OMI em conformidade com a regra 14, n.º 3, ponto 2, do anexo VI da MARPOL.»

e) Os n.ºs 4, 5 e 6 passam a ter a seguinte redacção:

«4. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que, nas áreas dos respectivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição situadas fora de zonas de controlo das emissões de SO<sub>x</sub>, os navios de passageiros que efectuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia não utilizam combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa:

a) 1,5 %;

b) 0,10 %, a partir de 1 de Janeiro de 2020.

5. Os Estados-Membros exigirão o correcto preenchimento do diário de bordo, que deverá incluir as operações de substituição de combustível, como condição para a entrada dos navios em portos da União Europeia.

6. Em conformidade com a regra 18 do anexo VI da MARPOL, os Estados-Membros:

a) Manterão um registo público dos fornecedores locais de combustíveis navais;

b) Assegurarão que o teor de enxofre de todos os combustíveis navais vendidos no seu território é indicado pelo fornecedor na guia de entrega do combustível, sendo esta acompanhada de uma amostra selada, assinada pelo representante do navio receptor;

c) Tomarão medidas contra os fornecedores de combustíveis navais que forneçam, comprovadamente, combustível não conforme ao indicado na guia de entrega;

d) Assegurarão a adopção de medidas de regularização para tornar conforme qualquer combustível naval que seja encontrado não conforme aos requisitos.»

e) É suprimido o n.º 8.

7. Os artigos 4.ºB e 4.ºC passam a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 4.ºB*

**Teor máximo de enxofre dos combustíveis navais utilizados pelos navios  
atracados em portos da União Europeia**

1. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que os seguintes navios não utilizam combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 %, em massa:

- b) Navios atracados em portos da União Europeia, dando à tripulação tempo suficiente para terminar as eventuais operações de substituição do combustível, o mais depressa possível depois da atracagem e o mais tarde possível antes da partida.

Os Estados-Membros exigirão que o tempo passado em operações de substituição de combustível fique registado no diário de bordo dos navios.

2. O n.º 1 não se aplica:

- a) Sempre que, em conformidade com horários publicados, se preveja que os navios estejam atracados por menos de duas horas;
- d) Aos navios que desliguem todas as máquinas e sejam alimentados a partir das redes de electricidade em terra quando se encontram atracados em portos.

3. Os Estados-Membros assegurarão que não seja colocado no mercado nos respectivos territórios gasóleo naval cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 %, em massa.

#### *Artigo 4.ºC*

#### **Métodos de redução de emissões**

1. Os Estados-Membros autorizarão a utilização de métodos de redução de emissões nos navios que arvore todos os pavilhões, nos seus portos, mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, como alternativa à utilização de combustíveis navais conformes com os requisitos dos artigos 4.ºA e 4.ºB, sob reserva do disposto nos n.ºs 2 e 3.

2. Os navios nos quais sejam utilizados os métodos de redução de emissões referidos no n.º 1 devem reduzir em permanência as suas emissões de dióxido de enxofre em grau pelo menos equivalente ao que conseguiriam obter se utilizassem combustíveis navais conformes com os requisitos dos artigos 4.ºA e 4.ºB. As emissões de dióxido de enxofre resultantes do recurso a métodos de redução de emissões não devem exceder os limites estabelecidos no anexo 1.

3. Os métodos de redução de emissões referidos no n.º 1 devem observar os critérios especificados nos instrumentos referidos no anexo 2, ponto 1, salvo se os critérios do anexo 2, ponto 2, os substituírem ou complementarem.

4. Devem ser conferidas à Comissão competências para adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 9.ºA, no que respeita:

- à alteração ou complemento dos valores estabelecidos no anexo 1;

- à alteração ou complemento da lista de instrumentos constante do anexo 2, ponto 1;
- ao estabelecimento, alteração ou complemento dos critérios referidos no anexo 2, ponto 2; e
- a normas de execução relativas à monitorização das emissões, se for caso disso.

A Comissão terá em conta, nomeadamente, o progresso científico e tecnológico, bem como os instrumentos e normas pertinentes adoptados pela Organização Marítima Internacional.»

8. São inseridos os seguintes artigos 4.ºD e 4.ºE:

*«Artigo 4.ºD*

**Aprovação de métodos de redução de emissões destinados a ser utilizados a bordo de navios que arvoreem pavilhão de um Estado-Membro**

1. Os métodos de redução de emissões abrangidos pela Directiva 96/98/CE do Conselho\* serão aprovados em conformidade com o disposto nessa directiva.
2. Os métodos de redução de emissões não abrangidos pelo n.º 1 serão aprovados nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS)\*\* , tendo em conta:
  - a) As orientações elaboradas pela OMI;
  - b) Os resultados dos ensaios efectuados ao abrigo do artigo 4.ºE;
  - c) Os efeitos no ambiente, incluindo as reduções de emissões alcançáveis, e o impacto nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários;
  - d) A viabilidade da sua monitorização e verificação.

*Artigo 4.ºE*

**Ensaio de novos métodos de redução de emissões**

Os Estados-Membros podem, eventualmente em colaboração com outros Estados-Membros, aprovar ensaios de métodos de redução de emissões em navios que arvoreem o respectivo pavilhão ou em zonas marítimas sob sua jurisdição. Durante estes ensaios, não é obrigatória a utilização de combustíveis

---

\* JO L 241 de 29.8.1998, p. 27.

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

navais conformes com os requisitos dos artigos 4.ºA e 4.ºB, na condição de serem preenchidas todas as condições seguintes:

- 1) A Comissão e os Estado de porto em causa são informados, por escrito, pelo menos seis meses antes do início dos ensaios;
- 2) A duração das autorizações para os ensaios não excede 18 meses;
- 3) Os navios participantes instalam equipamento à prova de manipulação não autorizada para a monitorização, em contínuo, dos gases emitidos pelas chaminés e utilizam-no durante todo o período de ensaios;
- 4) Os navios participantes alcançam reduções de emissões pelo menos equivalentes às que seriam obtidas através da aplicação dos limites especificados na presente directiva para o teor de enxofre dos combustíveis;
- 5) Funcionam durante todo o período de ensaios sistemas adequados de gestão dos resíduos gerados pelos métodos de redução de emissões;
- 6) O impacto no meio marinho é avaliado, designadamente nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários, durante todo o período de ensaios;
- 7) Os resultados completos são facultados à Comissão, e tornados públicos, no prazo de seis meses a contar do termo dos ensaios.»

9. O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para verificar, por amostragem, se o teor de enxofre dos combustíveis utilizados satisfaz o disposto nos artigos 3.º, 3.ºA, 4.º, 4.ºA e 4.ºB. A colheita de amostras iniciar-se-á na data de entrada em vigor do limite máximo correspondente estabelecido para o teor de enxofre do combustível. Essa colheita deve ser realizada com a frequência necessária e de modo que as amostras colhidas sejam representativas do combustível examinado – e, no caso do combustível naval, do combustível que os navios estejam a utilizar nas zonas marítimas e portos em causa.

Utilizar-se-ão os seguintes processos de colheita de amostras, análise e vistoria de combustível naval:

a) Colheita de amostras do combustível naval para queima a bordo, aquando do fornecimento do combustível aos navios, de acordo com as orientações para a colheita de amostras de fuelóleo a fim de determinar a observância do anexo VI revisto da MARPOL\*, e análise do teor de enxofre das amostras colhidas;

---

\* Resolução MEPC.182(59), adoptada em 17.7.2009.

b) Colheita de amostras e análise do teor de enxofre do combustível naval para queima a bordo, contido nos reservatórios e nas amostras de combustível seladas a bordo dos navios, para determinação dos teores de enxofre correspondentes;

c) Vistoria do diário de bordo e das guias de entrega de combustível.

Devem ser conferidas à Comissão competências para adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 9.ºA, no que respeita:

i) À frequência da colheita de amostras;

ii) Aos métodos de colheita de amostras;

iii) À definição de amostra representativa do combustível examinado;

iv) Às informações a inserir nos diários de bordo e nas guias de entrega de combustível dos navios.»

b) É suprimido o n.º 1A.

c) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. O método de referência adoptado para determinação do teor de enxofre é o método ISO 8754 (2003).

Para determinar se o combustível naval entregue aos navios e neles utilizado cumpre os limites de teor de enxofre exigidos pelos artigos 3.º, 3.ºA, 4.º, 4.ºA e 4.ºB, deve utilizar-se o método de verificação de combustíveis para as amostras de fuelóleo previstas no anexo VI da MARPOL\*\*.»

10. O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros apresentarão à Comissão, até 30 de Junho de cada ano, com base nos resultados das colheitas de amostras, análises e vistorias efectuadas em conformidade com o artigo 6.º, um relatório referente ao ano anterior, relativo à observância das normas de teor de enxofre estabelecidas na presente directiva.»

b) É aditado o seguinte n.º 1A:

«1A. Devem ser conferidas à Comissão competências para adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 9.ºA, no que respeita às informações a inserir no relatório e ao modelo deste.»

c) São suprimidos os n.ºs 2 e 3.

\*\*

*Fuel Verification Procedure for MARPOL Annex VI Fuel Oil Samples*, apêndice VI da Resolução MEPC.176(58) adoptada em 10 de Outubro de 2008 (anexo VI revisto da MARPOL).

d) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

«4. Devem ser conferidas à Comissão competências para adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 9.ºA, no que respeita à adaptação dos artigos 2.º, pontos 1, 2, 3, 3A, 3B e 4, e 6.º, n.ºs 1, alínea a), e 2, ao progresso científico e técnico.»

11. É suprimido o artigo 8.º.

12. É suprimido o artigo 9.º.

13. É inserido o seguinte artigo 9.ºA:

#### «Artigo 9.ºA

#### **Exercício da delegação**

1. O poder de adoptar actos delegados conferido à Comissão está sujeito às condições estabelecidas no presente artigo.
  2. O poder de adoptar os actos delegados referidos nos artigos 4.ºA, n.ºs 1A e 2, 4.ºC, n.º 4, 6.º, n.º 1, e 7.º, n.ºs 1A e 4, é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir [*da data de entrada em vigor da presente directiva*].
  3. A delegação de poderes referida nos artigos 4.ºA, n.ºs 1A e 2, 4.ºC, n.º 4, 6.º, n.º 1, e 7.º, n.ºs 1A e 4, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes especificados nessa decisão. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior especificada na mesma, mas não afecta os actos delegados já em vigor.
  4. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
  5. Um acto delegado adoptado nos termos dos artigos 4.ºA, n.ºs 1A e 2, 4.ºC, n.º 4, 6.º, n.º 1, e 7.º, n.ºs 1A e 4, só pode entrar em vigor se o Parlamento Europeu e o Conselho não formularem objecções no prazo de dois meses após a notificação do acto ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse período, estes tiverem informado a Comissão de que não formularão objecções. O Parlamento Europeu e o Conselho podem tomar a iniciativa de prorrogar o prazo por um período de dois meses.»
14. O anexo da Directiva 1999/32/CEE é substituído pelo anexo da presente directiva.

#### *Artigo 2.º*

#### **Transposição**

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até [*12 meses após a entrada em vigor da presente directiva*] as disposições legislativas, regulamentares e administrativas

necessárias para dar cumprimento à presente directiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições bem como um quadro de correspondência entre as mesmas e a presente directiva.

As disposições adoptadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são adoptadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio abrangido pela presente directiva.

### *Artigo 3.º*

#### **Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

### *Artigo 4.º*

Os destinatários da presente directiva são os Estados-Membros.

Feito em [...],

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## ANEXO

### «ANEXO 1

#### **Limites máximos de emissão para os métodos de redução referidos no artigo 4.ºC, n.º 2**

Limites máximos de teor de enxofre dos combustíveis navais referidos nos artigos 4.ºA e 4.ºB e na regra 14, n.ºs 1 e 4, do anexo VI da MARPOL e limites de emissão correspondentes referidos no artigo 4.ºC, n.º 2

Teor de enxofre do combustível naval (% m/m)	Razão de emissões SO <sub>2</sub> (ppm)/CO <sub>2</sub> (% v/v)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Nota: – Os limites estabelecidos para as razões de emissões só são aplicáveis quando se utilizam fuelóleos residuais ou destilados de petróleo.

– No caso dos depuradores de emissões gasosas que absorvem CO<sub>2</sub> durante o processo de depuração das emissões, é necessário medir o CO<sub>2</sub> antes do processo de depuração e utilizar essa concentração de CO<sub>2</sub> juntamente com a concentração de SO<sub>2</sub> depois da depuração.»

«ANEXO 2

**Critérios de utilização dos métodos de redução de emissões referidos no artigo 4.ºC, n.º 3**

1. Os métodos de redução de emissões referidos no artigo 4.ºC devem cumprir, pelo menos, os critérios especificados nos seguintes instrumentos, consoante o caso:

<i>Método de redução de emissões</i>	<i>Decisão da Comissão</i>
Mistura de combustível naval e de gás vaporizado	Decisão 2010/769/UE da Comissão, de 13 de Dezembro de 2010, que estabelece critérios para a utilização pelos navios de transporte de gás natural liquefeito, como alternativa à utilização de combustíveis navais com baixo teor de enxofre, de métodos tecnológicos que cumpram as exigências do artigo 4.ºB da Directiva 1999/32/CE do Conselho relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 1999/32/CE no que respeita ao teor de enxofre nos combustíveis navais (JO L 328 de 14.12.2010, p. 15)
<i>Depuradores de emissões gasosas</i>	RESOLUÇÃO MEPC.184(59) da OMI, adoptada em 17 de Julho de 2009

2. Os navios que utilizam métodos de redução de emissões em conformidade com o artigo 4.ºC devem:

- monitorizar e registar em permanência as emissões de dióxido de enxofre e
- documentar claramente que nenhuma descarga no mar, incluindo em portos fechados, portos de abrigo e estuários, tem incidências negativas apreciáveis na saúde pública ou no ambiente nem coloca estes em risco.»