

**HOTĂRÂRE nr. 346 din 11 mai 2016 privind limitarea conținutului de sulf din combustibilii lichizi**

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

în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. II din Ordonanța Guvernului nr. 8/2012 pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 20/2010 privind stabilirea unor măsuri pentru aplicarea unitară a legislației Uniunii Europene care armonizează condițiile de comercializare a produselor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 55/2015,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

**Art. 1**

Prezenta hotărâre reglementează condițiile 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 sănătății populației și mediului.

**Art. 2**

Reducerea emisiilor de dioxid de sulf, rezultate din arderea anumitor combustibili lichizi derivați din petrol, se realizează prin impunerea unor valori-limită pentru conținutul de sulf din combustibilii respectivi, ca o condiție pentru utilizarea acestora pe teritoriul României, inclusiv în marea teritorială și 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 și testare;
- b)** combustibililor destinați prelucrării înainte de arderea finală;
- c)** combustibililor destinați prelucrării în rafinării;
- d)** combustibililor utilizați de navele militare și de alte nave folosite în servicii militare;
- e)** combustibililor necesari asigurării siguranței unei nave sau pentru salvarea de vieți omenești pe mare;
- f)** combustibililor utilizați de o navă în urma unei avarii survenite la navă sau la echipamentul său, cu condiția de a se lua, cât mai urgent posibil, măsurile necesare pentru repararea navei și/sau a echipamentului, în vederea prevenirii ori minimizării excesului de emisii. Aceste prevederi nu se aplică dacă proprietarul sau comandantul a acționat cu intenția de a provoca daune ori din neglijență;
- g)** fără a aduce atingere prevederilor art. 9, combustibililor utilizați la bordul navelor care folosesc metode aprobate de reducere a emisiilor potrivit art. 12 și art. 13 alin. (1) și (2).

**(2)** Pentru situația prevăzută la alin. (1) lit. d), entitățile care administrează aceste nave adoptă măsuri corespunzătoare care să nu influențeze în mod negativ operațiunile sau capacitatea operațională a acestor nave, în măsura în care acest lucru este rezonabil și posibil, întrucât aceste nave acționează în conformitate cu prevederile prezentei hotărâri.

**Art. 4**

În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

- a)** motorină - orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, identificat conform pozițiilor tarifare de la 27101943 până la 27101948 și 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 și statistică și Tariful vamal comun, sau orice combustibil lichid derivat din petrol, exclusiv combustibilul marin, din care mai puțin de 65% în volum, inclusiv pierderile, se distilează la 250°C și cel puțin 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 condițiilor de introducere pe piață a benzinei și motorinei și de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, cu modificările și completările ulterioare, este exclusă din prezenta definiție. Motorina utilizată pentru motoarele nerutiere, precum și pentru tractoare este, de asemenea, exclusă din prezenta definiție;
- b)** combustibil marin - orice combustibil lichid derivat din petrol, inclusiv acei combustibili definiți în standardul ISO 8217 destinați a fi utilizați la bordul navelor, precum și orice combustibil lichid derivat din petrol destinat a fi utilizat la bordul navelor pentru navigația 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 mașini mobile nerutiere și a motoarelor secundare destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei, cu modificările și completările ulterioare, sau la bordul ambarcațiunilor de agrement, astfel cum sunt definite în Hotărârea Guvernului nr. 2.195/2004 privind stabilirea condițiilor de introducere pe piață și/sau punere în funcțiune a ambarcațiunilor 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 excepția referinței la conținutul de sulf;
- d)** motorină marină - orice combustibil marin astfel cum este definit de sortimentele DMX, DMA și DMZ în tabelul I din standardul ISO 8217, cu excepția referinței la conținutul de sulf;
- e)** păcură - orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, identificat conform pozițiilor tarifare de la 27101962 la 27101968, 27102031, 27102035 și 27102039 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1.754, sau orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibililor definiți la lit. a) și b), care prin comportarea la distilare prin metoda ISO 3045, echivalentă cu metoda ASTM D 86, se încadrează în categoria uleiurilor grele, mai puțin de 65% în volum distilă până la 250°C, inclusiv pierderile, și care sunt destinate utilizării drept combustibil;
- f)** MARPOL 73/78 - Convenția internațională 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 emisiilor de SO<sub>x</sub> - zonele maritime definite de Organizația Maritimă Internațională - 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 excepția comandantului și membrilor echipajului, persoanelor angajate sau incluse în activitățile de bord și copiilor cu vârstă de sub un an;

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

**k)** nave militare - navele care aparțin forțelor armate ale unui stat, poartă însemnele exterioare care disting aceste nave în funcție de naționalitate, se află sub comanda unui ofițer împuternicit de către guvernul statului respectiv și al cărui nume apare în lista de serviciu corespunzătoare sau în echivalentul acesteia și are un echipaj la bord care se află în serviciul regulat al forțelor armate;

**l)** nave acostate la dană - navele care sunt legate sau ancorate în siguranță 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 operațiuni de manipulare a mărfurilor;

**m)** introducere pe piață - vânzarea sau punerea la dispoziție, pe teritoriul României ori pe teritoriul oricărui stat membru al Uniunii Europene, unei terțe persoane contra cost sau gratuit, a combustibililor marini pentru combustie la bordul navelor. Este exceptată furnizarea sau punerea la dispoziție a combustibililor marini pentru export, aflați 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/folosită ca alternativă la îndeplinirea de către combustibilul marin cu conținut redus de sulf a cerințelor din prezenta hotărâre, care este verificabilă, cuantificabilă și implementabilă;

**o)** metoda ASTM D 86 - metoda prevăzută de către Societatea Americană pentru Testare și Materiale în ediția din 1976 privind definițiile și specificațiile standard pentru produsele derivate din petrol și pentru lubrifianți, preluată prin Standardul român SR EN ISO 3405:2003;

**p)** instalație de ardere - orice echipament tehnic în care combustibilii sunt oxidați în scopul utilizării energiei termice generate.

#### Art. 5

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

**(2)** Prevederile alin. (1) nu se aplică în situația în care autoritățile competente pentru protecția mediului dețin date corespunzătoare privind monitorizarea emisiilor provenite de la utilizarea păcurii în următoarele tipuri de instalații:

**a)** instalațiile de ardere care intră sub incidența prevederilor cap. III din Legea nr. 278/2013 privind emisiile industriale, care respectă valorile-limită ale emisiilor de dioxid de sulf pentru astfel de instalații, prevăzute în anexa nr. 5 din lege, sau instalațiile 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 depășește 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> la un conținut de oxigen din gazele arse de 3% din volum în stare uscată;

**b)** instalațiile de ardere care nu intră sub incidența prevederilor de la lit. a), în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf rezultate din instalațiile respective nu depășește 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> la un conținut de oxigen din gazele arse de 3% din volum în stare uscată;

**c)** instalațiile de ardere din rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la lit. a), a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> la un conținut de oxigen din gazele arse de 3% din volum în stare uscată.

**(3)** Exploatarea instalațiilor de ardere care utilizează păcură cu un conținut de sulf mai mare decât valoarea prevăzută la alin. (1) este permisă numai în condițiile deținerii autorizației/autorizației integrate de mediu, emisă de către autoritatea competentă pentru protecția mediului, care stabilește valorile-limită de emisie și condiții de monitorizare corespunzătoare a emisiilor.

#### Art. 6

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

#### Art. 7

**(1)** La bordul navelor care arborează pavilion român și care navighează sau operează în apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării aparținând statelor membre și care sunt incluse în zone de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> este interzisă utilizarea combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 0,10% în masă.

**(2)** La bordul navelor care arborează pavilion român și care navighează sau operează în apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării aparținând statelor membre și care nu sunt incluse în zone de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> este interzisă utilizarea combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 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 și zona economică exclusivă a României este interzisă utilizarea combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 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) și (6), art. 10 și art. 11, prevederile alin. (2) și (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 SO<sub>x</sub>, 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 și orice port al Uniunii Europene și care navighează în apele maritime interioare, marea teritorială și zona economică exclusivă a României este interzisă, până la data de 1 ianuarie 2020, utilizarea combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 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 operațiunile de schimbare a combustibilului.

**(8)** Administratorii porturilor sau terminalelor se asigură de disponibilitatea combustibililor marini care sunt în conformitate cu prevederile prezentei hotărâri și informează Autoritatea Navală Română asupra disponibilității acestora. Autoritatea Navală Română, prin Ministerul Transporturilor, informează Comisia Europeană asupra disponibilității unor astfel de combustibili marini în porturile și 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 îndreptățită să solicite reprezentanților navei:

**a)** să prezinte un istoric al acțiunilor întreprinse în încercarea de a asigura conformarea; și

**b)** să furnizeze dovada faptului că a încercat să cumpere combustibil marin care este conform prezentei hotărâri în concordanță cu planul său de voiaj și, dacă nu a fost făcut disponibil conform planului, au fost realizate încercări de a localiza surse alternative pentru asemenea combustibili marini și că, în ciuda eforturilor maxime realizate pentru a obține combustibil marin care este conform prezentei hotărâri, nu a fost disponibil pentru achiziție 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 informațiile prevăzute la alin. (9), Autoritatea Navală Română trebuie să ia în considerare toate circumstanțele relevante și 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 și autoritatea competentă din portul de destinație atunci când nu pot achiziționa combustibil marin conform prezentei hotărâri.

**(13)** Autoritatea Navală Română, prin Ministerul Transporturilor, informează Comisia Europeană ori de câte ori o navă a prezentat dovezii 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 țină evidența furnizorilor de combustibili marini în registrul prevăzut de lege;

**b)** să se asigure că furnizorul specifică în nota de livrare a buncherului conținutul de sulf al tuturor combustibililor marini livrați, nota fiind însoțită de o probă sigilată purtând semnătura reprezentantului navei care face recepția;

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

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

**(15)** Dispozițiile alin. (14) lit. b) și c) se includ de către Autoritatea Navală Română în criteriile de autorizare și condițiile de funcționare a furnizorilor de combustibili marini.

#### **Art. 8**

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

#### **Art. 9**

Pe teritoriul României este interzisă utilizarea combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 3,50% în masă, cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la art. 12 și care funcționează în circuit închis.

#### **Art. 10**

**(1)** Navele maritime aflate la dană în porturile românești au obligația să utilizeze numai combustibili marini cu un conținut de sulf care să nu depășească 0,10% în masă. În cazul în care navele aflate la dană nu dețin la bord un astfel de combustibil, se acordă echipajului suficient timp pentru a finaliza orice operație necesară pentru schimbarea combustibilului, cât mai curând posibil după sosirea la dană și cât mai târziu posibil înainte de plecare.

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

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

**a)** navelor care, în conformitate cu un orar publicat, urmează să staționeze mai puțin de două

**b)** navelor staționate, cu motoarele oprite și care primesc curent electric de la țărm.

#### **Art. 11**

Se admite introducerea pe piață, de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, numai a motorinei marine în care conținutul de sulf nu depășește 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 și zona economică exclusivă a României ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute la art. 7, 8, 10 și 11, sub rezerva alin. (2) și (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 puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute la art. 7, 8, 10 și 11. Valorile de emisie echivalente se determină în conformitate cu anexa nr. 1.

**(3)** Administratorii porturilor și terminalelor românești asigură facilități pentru furnizarea energiei electrice navelor acostate, ca soluție 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 autoritățile 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 jurisdicția lor.

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

- a)** Autoritatea Navală Română informează Ministerul Transporturilor, care va informa, în scris, Comisia Europeană, precum și orice stat membru interesat, cu cel puțin 6 luni înainte de începerea lucrărilor;
- b)** permisele pentru experimente nu depășesc 18 luni;
- c)** toate navele implicate în aceste experimente instalează echipamente sigilate pentru monitorizarea continuă a emisiilor la coș și le utilizează pe întreaga perioadă a experimentării;
- d)** toate navele implicate realizează reduceri de emisii care sunt cel puțin echivalente cu cele care ar fi realizate prin limitările sulfului din combustibilii specificați în prezenta hotărâre;
- e)** există un sistem de management stabilit pentru toate deșeurile 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 și estuare pe întreaga perioadă de încercări;
- g)** rezultatele complete sunt furnizate Comisiei Europene și puse la dispoziția 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 și 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 și completările ulterioare, se aprobă în conformitate cu procedura prevăzută la art. 3 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 2.099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave, luând în considerare:

- a)** liniile directoare adoptate de Organizația Maritimă Internațională - OMI;
- b)** rezultatele oricăror încercări efectuate în conformitate cu art. 13 alin. (1) și (2);
- c)** efectele asupra mediului, inclusiv reducerile realizabile ale emisiilor și impactul asupra ecosistemelor din porturile închise, cheiuri și estuare; și
- d)** fezabilitatea monitorizării și verificării.

#### **Art. 14**

Ministerul Economiei, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri informează Comisia Europeană dacă, datorită unei modificări neprevăzute în aprovizionarea cu țiței, produse petroliere sau alte hidrocarburi, se întâmpină dificultăți în aplicarea valorilor-limită privind conținutul maxim de sulf prevăzute în prezenta hotărâre.

#### **Art. 15**

Pentru a se verifica dacă conținutul de sulf al combustibililor utilizați respectă cerințele prevăzute la art. 5-11 se utilizează următoarele metode de prelevare a probelor, analiză și inspecție:

- a)** inspecția jurnalelor de bord și a notelor de livrare a buncherului și, după caz, următoarele metode de prelevare a eșantioanelor;
- b)** prelevarea combustibililor marini utilizați pentru combustie la bordul navei, în timp ce sunt livrați navei, în conformitate cu liniile directoare ale Organizației Maritime Internaționale pentru eșantionarea combustibililor în vederea determinării conformității cu anexa VI MARPOL 73/78 din 17 iulie 2009, adoptată prin Rezoluția 182(59) a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin, și analizarea conținutului de sulf; sau
- c)** prelevarea și analizarea conținutului de sulf din combustibilii marini pentru combustie la bordul navei, care se găsesc în tancurile navei, dacă este posibil din punct de vedere tehnic și economic, și din eșantioanele de combustibil sigilate, aflate la bordul navelor.

#### **Art. 16**

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

**(2)** Probele se analizează fără întârzieri nejustificate.

#### **Art. 17**

**(1)** Procedura de eșantionare, respectiv prelevarea și analizarea conținutului de sulf din combustibilii marini, se aprobă prin ordin comun al viceprim-ministrului, ministrul economiei, comerțului și relațiilor cu mediul de afaceri, și al ministrului transporturilor, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**(2)** Eșantionarea se realizează de către laboratoare de încercări, organisme de certificare produs sau organisme de inspecție independente, recunoscute în acest scop de Ministerul Economiei, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri.

**(3)** Lista organismelor recunoscute pentru efectuarea eșantionării se aprobă prin ordin al viceprim-ministrului, ministrul economiei, comerțului și relațiilor cu mediul de afaceri, și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

#### **Art. 18**

Metodele de referință pentru determinarea conținutului de sulf din păcură și din combustibilii marini sunt cele prevăzute în standardele SR EN ISO 8754:2004 și SR EN ISO 14596:2008.

#### **Art. 19**

Pentru a verifica dacă combustibilii marini livrați către sau utilizați la bordul navelor sunt conformi cu limitările privind conținutul 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 referință pentru determinarea conținutului de sulf din motorină sunt cele prevăzute în standardele SR EN



24260:2002, SR EN ISO 8754:2004 și SR EN ISO 14596:2008.

#### Art. 21

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

(2) Interpretarea statistică a verificării conținutului 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, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri, transmite Comisiei Europene un raport anual referitor la conformitatea cu standardele privind conținutul de sulf din combustibilii marini, pentru anul calendaristic precedent.

(2) Raportul prevăzut la alin. (1) include informațiile 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 și raportarea, în temeiul Directivei 1999/32/CE a Consiliului, în ceea ce privește conținutul de sulf din combustibilii marini.

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

#### Art. 23

Cheltuielile aferente activității de eșantionare sunt suportate de către Ministerul Economiei, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri, în limitele fondurilor alocate anual de la bugetul de stat.

#### Art. 24

(1) Următoarele fapte constituie contravenții și se sancționează după cum urmează:

a) nerespectarea prevederilor art. 5 alin. (1) de către operatorii instalațiilor 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) și (12) și 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 și 11 de către furnizorii de combustibili diesel marini și, respectiv, motorină marină, cu amendă de la 20.000 lei la 50.000 lei;

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

(2) Contravențiilor prevăzute la alin. (1) le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

#### Art. 25

(1) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 24 alin. (1) lit. c) și e) pentru combustibilii lichizi utilizați la bordul navelor se fac de către personalul anume împuternicit din cadrul Autorității Navale Române.

(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 24 alin. (1) lit. b) și lit. d) pentru combustibilii lichizi utilizați în alte scopuri decât cei utilizați la bordul navelor se fac de către personalul anume împuternicit de Ministerul Economiei, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri.

(3) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 24 alin. (1) lit. a) se fac de către comisarii și personalul împuternicit din cadrul Gărzii Naționale de Mediu.

#### Art. 26

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

#### Art. 27

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

#### Art. 28

(1) Ordinul ministrului economiei și finanțelor nr. 1.775/2007 privind aprobarea Procedurii de eșantionare pentru verificarea respectării condițiilor privind conținutul de sulf din combustibilii lichizi își menține valabilitatea până la intrarea în vigoare a ordinului prevăzut la art. 17 alin. (1).

(2) Ordinul ministrului economiei și finanțelor nr. 1.879/2007 pentru aprobarea Listei organismelor recunoscute care realizează activitatea de eșantionare și Ordinul ministrului delegat pentru energie nr. 448/2014 privind aprobarea Listei organismelor recunoscute care realizează activitatea de eșantionare a combustibililor lichizi își mențin 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 conținutului de sulf din anumii combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (JOCE), seria L, nr. 121 din 11 mai 1999, modificată și completată prin Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și 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 și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 98/70/CE în ceea ce privește specificațiile pentru benzine și motorine, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru carburanții folosiți de navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 93/12/CEE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 140 din 5 iunie 2009, și Directiva 2012/33/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului privind reducerea conținutului 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 CIOLOȘ**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul economiei, comerțului și relațiilor cu mediul de afaceri,

**Costin Grigore Borc**

Ministrul energiei,

**Victor Vlad Grigorescu**

Ministrul mediului, apelor și pădurilor,

**Cristiana Pașca Palmer**

Ministrul afacerilor externe,

**Lazăr Comănescu**

Ministrul transporturilor,

**Dan Marian Costescu**

Ministrul finanțelor publice,

**Anca Dana Dragu****ANEXA nr. 1: Valorile echivalente ale emisiilor pentru metodele de reducere a emisiilor prevăzute la art. 12 alin. (2)**

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

Conținutul de sulf al combustibililor marini (% m/m)	Raportul emisii de SO <sub>2</sub> (ppm)/CO <sub>2</sub>
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 concentrația de CO<sub>2</sub> este redusă de unitatea de purificare a gazelor de evacuare (EGC), concentrația de CO<sub>2</sub> poate fi măsurată la intrarea unității EGC, cu condiția să se poată demonstra clar corectitudinea acestei metode.

**ANEXA nr. 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 puțin criteriile specificate în următoarele instrumente, după caz:

Metoda de reducere a emisiilor	Criterii de utilizare
Amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării	Decizia 2010/769/UE a Comisiei din 13 decembrie 2010 privind stabilirea criteriilor pentru utilizarea de către navele transportatoare de gaz natural lichefiat a metodelor tehnologice ca alternativă la utilizarea combustibililor marini cu conținut redus de sulf care respectă cerințele articolului 4b din Directiva 1999/32/CE a Consiliului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la conținutul de sulf al combustibililor marini, transpus prin art. 10 și 11 din prezenta hotărâre
Sisteme de purificare a gazelor de evacuare	Rezoluția MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009 Apa de spălare provenită de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate și alte produse chimice relevante create in situ, menționate la punctul 10.1.6.1 din rezoluția MEPC.184(59), nu se deversează în mare, inclusiv în porturi și estuare închise, decât dacă operatorul navei demonstrează că deversarea apei de spălare nu are un impact negativ semnificativ asupra sănătății umane și a mediului și nu prezintă riscuri pentru acestea. În cazul în care substanța chimică utilizată este sodă caustică, este suficient ca apa de spălare să îndeplinească criteriile stabilite în Rezoluția MEPC.184(59) și ca pH-ul acesteia să nu depășească 8,0.
Biocombustibili	Utilizarea biocombustibililor, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care sunt conformi cu standardele relevante CEN și ISO Amestecurile de biocombustibili și combustibili marini trebuie să fie conforme cu standardele privind conținutul de sulf stabilite la art. 9, art. 7 alin. (1)-(4) și (6), art. 10 și 11 din prezenta hotărâre.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 369 din data de 13 mai 2016