

DIRECTIVA 2005/33/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 6 de Julho de 2005****que altera a Directiva 1999/32/CE no que respeita ao teor de enxofre nos combustíveis navais**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A política comunitária no domínio do ambiente, definida nos programas de acção em matéria de ambiente, em particular no sexto programa comunitário de acção ambiental, aprovado pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, com base no artigo 174.º do Tratado, tem como objectivo a obtenção de níveis de qualidade do ar que não tenham incidências ou riscos inaceitáveis para a saúde humana e o ambiente.

⁽¹⁾ JO C 45 E de 25.2.2003, p. 277.

⁽²⁾ JO C 208 de 3.9.2003, p. 27.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 4 de Junho de 2003 (JO C 68 E de 18.3.2004, p. 311), posição comum do Conselho de 9 de Dezembro de 2004 (JO C 63 E de 15.3.2005, p. 26) e posição do Parlamento Europeu de 13 de Abril de 2005 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 23 de Maio de 2005.

⁽⁴⁾ JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

(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 ⁽⁵⁾, estabelece o teor de enxofre máximo permitido para o fuelóleo pesado, o gasóleo e o gasóleo naval utilizados na Comunidade.

(3) A Directiva 1999/32/CE determina que a Comissão deverá ponderar as medidas susceptíveis de reduzir o contributo para a acidificação resultante da queima dos combustíveis navais, com excepção do gasóleo naval, e apresentar, se necessário, uma proposta.

(4) As emissões dos navios resultantes da queima de combustíveis navais com alto teor de enxofre contribuem para a poluição do ar sob forma de dióxido de enxofre e de partículas que prejudicam a saúde humana, causam danos ao ambiente, aos edifícios públicos e privados e ao património cultural e contribuem para a acidificação.

(5) As pessoas e a natureza nas zonas costeiras e portuárias são especialmente afectadas pelas emissões dos navios que utilizam combustíveis com elevado teor de enxofre. São, portanto, necessárias medidas específicas.

(6) As medidas previstas na presente directiva complementam as medidas nacionais dos Estados-Membros destinadas a respeitar os valores-limite de emissão dos poluentes atmosféricos que constam da Directiva 2001/81/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾.

(7) A redução do teor de enxofre nos combustíveis apresenta certas vantagens para os navios no que se refere ao rendimento e aos custos de manutenção e facilita uma utilização eficaz de determinadas tecnologias de redução de emissões, tais como a redução catalítica selectiva.

⁽⁵⁾ JO L 121 de 11.5.1999, p. 13. Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 309 de 27.11.2001, p. 22. Directiva alterada pelo Acto de Adesão de 2003.

- (8) O Tratado exige que sejam tidas em consideração as características especiais das regiões ultraperiféricas da Comunidade. Essas regiões são os departamentos franceses ultramarinos, os Açores, a Madeira e as ilhas Canárias.
- (9) Em 1997, uma conferência diplomática aprovou o protocolo que altera a Convenção Internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, alterada pelo respectivo protocolo de 1978 (adiante designada «MARPOL»). Este protocolo adita um novo anexo VI à MARPOL que contém regras para a prevenção da poluição atmosférica pelos navios. O protocolo de 1997 e, por conseguinte, o anexo VI da MARPOL, entraram em vigor em 19 de Maio de 2005.
- (10) O anexo VI da MARPOL prevê que certas zonas sejam designadas zonas de controlo das emissões de óxido de enxofre (a seguir denominadas «zonas de controlo das emissões de SO_x»), designando já o mar Báltico como tal. Os debates na Organização Marítima Internacional (OMI) resultaram num acordo sobre o princípio da designação do mar do Norte, incluindo o canal da Mancha, como zona de controlo das emissões de SO_x, após a entrada em vigor do anexo VI.
- (11) Dado o carácter global da navegação marítima, importa desenvolver todos os esforços para encontrar soluções internacionais. A Comissão e os Estados-Membros devem procurar obter, no âmbito da OMI, uma redução, à escala mundial, do teor máximo de enxofre autorizado nos combustíveis navais, analisando também as vantagens da designação de novas zonas marítimas como zonas de controlo das emissões de SO_x nos termos do anexo VI da MARPOL.
- (12) Para alcançar os objectivos da presente directiva é necessário fazer cumprir as obrigações em matéria de teor de enxofre nos combustíveis navais. Para garantir uma aplicação credível da presente directiva são necessárias uma amostragem eficaz e sanções dissuasivas em toda a Comunidade. Os Estados-Membros deverão tomar medidas de aplicação a respeito dos navios que arvoem o seu pavilhão e dos navios de todos os pavilhões que se encontrem nos seus portos. É igualmente conveniente que os Estados-Membros cooperem estreitamente para tomar medidas de aplicação adicionais a respeito de outros navios em conformidade com o direito marítimo internacional.
- (13) Para dar tempo suficiente à indústria naval para se adaptar tecnicamente ao limite máximo de 0,1% para o teor em peso de enxofre nos combustíveis navais utilizados pelos navios de navegação interior e pelos navios atracados em portos comunitários, a data de aplicação do presente requisito deverá ser 1 de Janeiro de 2010. Como este prazo pode colocar problemas técnicos à Grécia, é conveniente prever uma derrogação temporária para determinados navios que operem no território desse Estado-Membro.
- (14) A presente directiva deverá ser considerada uma primeira etapa de um processo gradual de redução das emissões marítimas, viabilizando perspectivas de ulteriores reduções das emissões através de limites mais baixos do teor de enxofre nos combustíveis e de tecnologias de redução, bem como do desenvolvimento de instrumentos económicos capazes de lograr reduções significativas.
- (15) É fundamental que se reforcem as posições dos Estados-Membros nas negociações no âmbito da OMI, designadamente para promover, na fase de revisão do anexo VI da MARPOL, o estudo de medidas mais ambiciosas destinadas a limitar ainda mais o teor de enxofre do fuelóleo pesado utilizado pelos navios e a utilização de medidas alternativas de redução de emissões com efeitos equivalentes.
- (16) Na sua resolução A.926 (22), a Assembleia da OMI convidou os governos, em especial os dos Estados em cujos territórios foram designadas zonas de controlo das emissões de SO_x, a assegurarem a disponibilidade de fuelóleo de porão com baixo teor de enxofre nas zonas sob a sua jurisdição, e a exortarem as indústrias petrolífera e marítima a facilitar a disponibilidade e a utilização de fuelóleo de porão com baixo teor de enxofre. Os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para garantir que os fornecedores locais de combustível naval disponibilizem combustível conforme aos requisitos em quantidades suficientes para satisfazer a procura.
- (17) A OMI adoptou directrizes para a amostragem de fuelóleo a fim de verificar o cumprimento do disposto no anexo VI da MARPOL e deverá elaborar directrizes relativas aos sistemas de depuração de gases de exaustão e outras tecnologias de limitação das emissões de SO_x nas zonas de controlo das emissões de SO_x.
- (18) A Directiva 2001/80/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2001, relativa à limitação das emissões para a atmosfera de certos poluentes provenientes de grandes instalações de combustão⁽¹⁾, reformula a Directiva 88/609/CEE do Conselho⁽²⁾. A Directiva 1999/32/CE deverá ser revista em conformidade, tal com previsto no n.º 4 do seu artigo 3.º
-
- (1) JO L 309 de 27.11.2001, p. 1. Directiva alterada pelo Acto de Adesão de 2003.
- (2) JO L 336 de 7.12.1988, p. 1.

- (19) O actual Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios, criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, deverá coadjuvar a Comissão no âmbito da aprovação das tecnologias de redução das emissões.
- (20) As tecnologias de redução de emissões, desde que não tenham efeitos prejudiciais nos ecossistemas e que sejam desenvolvidas segundo mecanismos de aprovação e controlo apropriados, podem permitir reduções de emissões pelo menos equivalentes ou até maiores do que a utilização de um combustível com reduzido teor de enxofre. É essencial que existam as condições correctas para promover o aparecimento de novas tecnologias de redução de emissões.
- (21) A Agência Europeia da Segurança Marítima deverá assistir a Comissão e os Estados-Membros, conforme adequado, a controlarem a execução da presente directiva.
- (22) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (23) A Directiva 1999/32/CE deverá, por conseguinte, ser alterada nesse sentido,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

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

1. O n.º 2 do artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. A redução das emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão de certos combustíveis líquidos derivados do petróleo será obtida por meio da imposição de limites ao teor de enxofre desses combustíveis como condição para poderem ser utilizados no território, mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição dos Estados-Membros.

Os limites ao teor de enxofre de certos combustíveis líquidos derivados do petróleo estabelecidos na presente directiva não se aplicam todavia:

- a) Aos combustíveis destinados a fins de investigação e ensaio;
- b) Aos combustíveis destinados a processamento antes da combustão final;
- c) Aos combustíveis destinados a processamento pela indústria refinadora;
- d) Aos combustíveis utilizados e colocados no mercado nas regiões ultraperiféricas da Comunidade, na condição de os Estados-Membros assegurarem que nessas regiões:
 - sejam cumpridas as normas de qualidade do ar,
 - não seja utilizado fuelóleo pesado com teor de enxofre igual ou superior a 3% em massa;
- e) Aos combustíveis utilizados por navios de guerra e outros navios em serviço militar; no entanto, cada Estado-Membro procurará assegurar, mediante a adopção de medidas apropriadas, que não prejudiquem as operações ou as capacidades operacionais desses navios, que tais navios actuem, na medida do razoável e do praticável, de uma forma coerente com o disposto na presente directiva;
- f) Aos combustíveis cuja utilização num navio seja necessária para o fim específico de garantir a segurança de um navio ou para salvar vidas no mar;
- g) Aos combustíveis cuja utilização num navio seja necessária em virtude de danos causados a este ou ao seu equipamento, desde que após a ocorrência dos mesmos tenham sido tomadas todas as medidas razoáveis para prevenir ou minimizar emissões em excesso e para remediar sem demora esses danos. A presente disposição não se aplica se o armador ou o comandante tiverem agido com intenção de causar danos ou de forma irresponsável;
- h) Aos combustíveis utilizados a bordo de navios que empreguem tecnologias aprovadas de redução de emissões, em conformidade com o artigo 4.º C.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 415/2004 da Comissão (JO L 68 de 6.3.2004, p. 10).

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

2. O artigo 2.º é alterado do modo seguinte:
- a) O primeiro travessão do ponto 1 passa a ter a seguinte redacção:
- «— qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 51 a 2710 19 69, ou»;
- b) O primeiro parágrafo do ponto 2 passa a ter a seguinte redacção:
- «Gasóleo,
- qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 ou 2710 19 49, ou
- qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, do qual menos de 65% em volume (incluindo perdas) destile a 250°C e pelo menos 85% em volume (incluindo perdas) destile a 350°C pelo método ASTM D86.»;
- c) O ponto 3 passa a ter a seguinte redacção:
- «3. *Combustível naval*, qualquer combustível líquido derivado do petróleo destinado a utilização ou utilizado a bordo de um navio, incluindo os combustíveis definidos na norma ISO 8217.»;
- d) São inseridos os seguintes pontos:
- «3A. *Óleo diesel naval*, qualquer combustível naval cuja viscosidade ou densidade se situem nos intervalos definidos para as categorias DMB e DMC na tabela I da ISO 8217.
- 3B. *Gasóleo naval*, qualquer combustível naval cuja viscosidade ou densidade se situem nos intervalos definidos para as categorias DMX e DMA na tabela I da ISO 8217.
- 3C. MARPOL, a Convenção Internacional para a prevenção da poluição por navios, de 1973, alterada pelo protocolo de 1978.
- 3D. *Anexo VI da MARPOL*, o anexo intitulado "Regras para a prevenção da poluição atmosférica pelos navios", que o protocolo de 1997 adita à MARPOL.
- 3E. *Zonas de controlo das emissões de SO_x*, as zonas marítimas designadas como tais pela Organização Marítima Internacional (OMI) nos termos do anexo VI da MARPOL.
- 3F. *Navio de passageiros*, um navio que transporte mais de 12 passageiros, entendendo-se por passageiro qualquer pessoa excepto:
- i) o comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços que a este digam respeito, e
- ii) crianças com menos de um ano de idade.
- 3G. *Serviço regular*, uma série de travessias efectuadas por um navio de passageiros por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto efectuadas sem escalas intermédias:
- i) segundo um horário publicado, ou
- ii) com uma regularidade ou frequência claramente equiparáveis a um horário.
- 3H. *Navio de guerra*, qualquer navio pertencente às forças armadas de um Estado, que ostente os sinais exteriores próprios de navios de guerra da sua nacionalidade, sob o comando de um oficial devidamente designado pelo Estado cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar.

3I. *Navio atracado*, um navio amarrado com segurança ou atracado num porto comunitário em operações de carga ou descarga e em estada (*hotelling*), inclusivamente quando não está a efectuar operações de carga.

3J. *Navio de navegação interior*, um navio particularmente destinado a utilização numa via navegável interior definida na Directiva 82/714/CEE do Conselho, de 4 de Outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (*), incluindo qualquer navio:

- i) detentor de um certificado comunitário para embarcações de navegação interior, conforme definido na Directiva 82/714/CEE,
- ii) detentor de um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção revista para a navegação do Reno.

3K. *Colocação no mercado*, o fornecimento ou disponibilização a terceiros, a título oneroso ou gratuito, em qualquer ponto da jurisdição dos Estados-Membros, de combustíveis navais para efeitos de combustão a bordo. Exclui o fornecimento ou disponibilização de combustíveis navais para efeitos de exportação em tanques de carga de navios.

3L. *Regiões ultraperiféricas*, os departamentos franceses ultramarinos, os Açores, a Madeira e as ilhas Canárias, enumerados no artigo 299.º do Tratado.

3M. *Tecnologia de redução de emissões*, um sistema de depuração de gases de exaustão, ou qualquer outro método tecnológico verificável e aplicável.

(*) JO L 301 de 28.10.1982, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.»;

e) É revogado o ponto 6.

3. O artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

Teor de enxofre máximo no fuelóleo pesado

1. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para garantir que, a partir de 1 de Janeiro de 2003, não seja utilizado nos respectivos territórios fuelóleo pesado cujo teor de enxofre exceda 1% em massa.

2. i) Sem prejuízo de um controlo adequado das emissões pelas autoridades competentes, esta disposição não se aplica ao fuelóleo pesado utilizado:

a) Em instalações de combustão abrangidas pela Directiva 2001/80/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2001, relativa à limitação das emissões para a atmosfera de certos poluentes provenientes de grandes instalações de combustão (*), consideradas instalações novas de acordo com a definição dada no n.º 9 do artigo 2.º da referida directiva, que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para essas instalações no anexo IV da referida directiva e aplicados em conformidade com o artigo 4.º da mesma directiva;

b) Em instalações de combustão abrangidas pela Directiva 2001/80/CE, consideradas instalações existentes de acordo com a definição dada no n.º 10 do artigo 2.º da referida directiva, se as suas emissões de dióxido de enxofre forem iguais ou inferiores a 1 700 mg/Nm³ para um teor volúmico de 3% de oxigénio nos gases de combustão (base seca), e, no caso de instalações de combustão abrangidas pela alínea a) do n.º 3 do artigo 4.º da mesma directiva, se, a partir de 1 de Janeiro de 2008, as suas emissões de dióxido de enxofre forem iguais ou inferiores às resultantes da observância dos valores-limite de emissão para instalações novas fixados na parte A do anexo IV da referida directiva, aplicando, quando apropriado, os artigos 5.º, 7.º e 8.º da mesma;

c) Noutras instalações de combustão não abrangidas pelas alíneas a) ou b), cujas emissões de dióxido de enxofre não ultrapassem 1 700 mg/Nm³ para 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 da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizados, não exceder o limite fixado por cada Estado-Membro, o qual não deverá ser superior a 1 700 mg/Nm³. Esta disposição não se aplica às instalações de combustão abrangidas pela alínea a) e, a partir de 1 de Janeiro de 2008, pela alínea b).

ii) Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que nenhuma instalação de combustão que utilize fuelóleo pesado com uma 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.

3. O disposto no n.º 2 será reapreciado e, se necessário, revisto em função das alterações que venham a ser introduzidas na Directiva 2001/80/CE.

(*) JO L 309 de 27.11.2001, p. 1. Directiva alterada pelo Acto de Adesão de 2003.».

4. O artigo 4.º é alterado do modo seguinte:

a) Com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2010:

i) no n.º 1, são suprimidas as palavras «incluindo o gasóleo naval»,

ii) é revogado o n.º 2;

b) Com efeitos a partir de 11 de Agosto de 2005, são revogados os n.ºs 3 e 4.

5. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 4.ºA

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados em zonas de controlo das emissões de SO_x e pelos navios de passageiros que efectuam serviços regulares com partida ou destino em portos da Comunidade

1. Os Estados-Membros tomarão todas 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_x, não sejam utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,5% em massa. Esta disposição é aplicável aos navios de todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da Comunidade.

2. As datas de aplicação para o n.º 1 são as seguintes:

a) Para a área do mar Báltico referida na alínea a) do n.º 3 da regra 14 do anexo VI da MARPOL, 11 de Agosto de 2006;

b) Para a área do mar do Norte:

— 12 meses após a entrada em vigor da designação da OMI, de acordo com os procedimentos estabelecidos, ou

— 11 de Agosto de 2007,

consoante a que for anterior;

c) Para qualquer outra zona marítima, incluindo portos, que a OMI venha a designar como zona de controlo das emissões de SO_x ao abrigo da alínea b) do n.º 3 da regra 14 do anexo VI da MARPOL: 12 meses após a data de entrada em vigor da designação.

3. Os Estados-Membros são responsáveis pela aplicação do n.º 1 pelo menos no que se refere a:

— navios que arvoreem o seu pavilhão, e

— no caso dos Estados-Membros ribeirinhos de zonas de controlo das emissões de SO_x, navios de todos os pavilhões que se encontrem nos seus portos.

Os Estados-Membros podem também tomar medidas de aplicação adicionais a respeito de outros navios em conformidade com o direito marítimo internacional.

4. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para garantir que, a partir da data mencionada na alínea a) do n.º 2, nas áreas dos respectivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, os navios de passageiros que efectuem serviços regulares com partida ou destino em portos comunitários não utilizem combustíveis navais

cujo teor de enxofre exceda 1,5% em massa. Os Estados-Membros são responsáveis pela aplicação deste requisito, pelo menos relativamente aos navios que arvoreem o seu pavilhão e aos navios de todos os pavilhões que se encontrem nos seus portos.

5. A partir da data mencionada na alínea a) do n.º 2, 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 comunitários.

6. A partir da data mencionada na alínea a) do n.º 2, e nos termos da regra 18 do anexo VI da Convenção MARPOL, os Estados-Membros:

— manterão um registo dos fornecedores locais de combustível naval,

— assegurarão que o teor de enxofre de todos os combustíveis navais vendidos no seu território seja indicado pelo fornecedor na guia de entrega do combustível, acompanhada de uma amostra selada assinada pelo representante do navio receptor,

— tomarão as medidas apropriadas contra os fornecedores de combustíveis navais que forneçam, comprovadamente, combustível não conforme ao indicado na guia de entrega,

— assegurarão a adopção de medidas de regularização apropriadas para tornar conforme qualquer combustível naval que seja encontrado não conforme aos requisitos.

7. A partir da data mencionada na alínea a) do n.º 2, os Estados-Membros assegurarão que não seja colocado no mercado nos respectivos territórios óleo *diesel* naval cujo teor de enxofre exceda 1,5% em massa.

8. A Comissão notificará os Estados-Membros das datas de aplicação referidas na alínea b) do n.º 2 e publicará essas datas no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.ºB

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados pelos navios de navegação interior e navios atracados em portos comunitários

1. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para garantir que, a partir de 1 de Janeiro de 2010, os seguintes navios não utilizem combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,1% em massa:

- a) Navios de navegação interior, e
- b) Navios atracados em portos comunitários, dando à tripulação tempo suficiente para terminar uma eventual operação 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 do combustível fique registado no diário de bordo dos navios.

2. O n.º 1 não é aplicável:

- a) Sempre que, em conformidade com horários publicados, se preveja que os navios estejam atracados por menos de duas horas;
- b) Aos navios de navegação interior que possuam um certificado de conformidade com a Convenção para a salvaguarda da vida humana no mar, de 1974, alterada, quando esses navios se encontrem no mar;
- c) Até 1 de Janeiro de 2012, aos navios enumerados no anexo que efectuem serviços exclusivamente no território da República Helénica;
- 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. Com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2010, os Estados-Membros assegurarão que não seja colocado no mercado nos respectivos territórios gasóleo naval cujo teor de enxofre seja superior a 0,1% em massa.

Artigo 4.ºC

Experimentação e utilização de novas tecnologias de redução de emissões

1. Os Estados-Membros podem, em colaboração com outros Estados-Membros, se for caso disso, aprovar experiências com tecnologias de redução de emissões em navios que arvoem o respectivo pavilhão ou em zonas marítimas sob a sua jurisdição. Durante estas experiências não será obrigatória a utilização de combustíveis navais que cumpram os requisitos dos artigos 4.ºA e 4.ºB, na condição de:

- a Comissão e o Estado do porto interessado serem informados por escrito, pelo menos seis meses antes de se iniciarem as experiências,
- a duração das autorizações para as experiências não exceder 18 meses,
- todos os navios participantes instalarem equipamento à prova de manipulação não autorizada para a monitorização em contínuo dos gases emitidos pelas chaminés e o utilizarem durante todo o período de experiência,
- todos os navios participantes alcançarem reduções de emissões pelo menos equivalentes às que teriam sido obtidas através da aplicação dos limites para o teor de enxofre nos combustíveis, especificados na presente directiva,
- funcionarem durante todo o período de experiência sistemas adequados de gestão dos resíduos produzidos pelas tecnologias de redução de emissões,
- ser avaliado o impacto no meio marinho, em particular nos ecossistemas em portos fechados e estuários durante todo o período de experiência, e
- os resultados completos serem fornecidos à Comissão, e tornados públicos, no prazo de seis meses a contar do termo das experiências.

2. As tecnologias de redução de emissões para navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro serão aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 3.º 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:

- as orientações a estabelecer pela OMI,

- os resultados de todas as experiências levadas a cabo ao abrigo do n.º 1,
- os efeitos sobre o ambiente, incluindo reduções das emissões alcançáveis, e o impacto sobre os ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários,
- a viabilidade da sua monitorização e verificação.

3. Serão estabelecidos critérios de utilização das tecnologias de redução de emissões por todos os navios atracados em portos fechados, portos de abrigo e fundeados em estuários da Comunidade nos termos do n.º 2 do artigo 9.º A Comissão comunicará esses critérios à OMI.

4. Como alternativa à utilização de combustíveis navais de baixo teor de enxofre que cumpram os requisitos dos artigos 4.ºA e 4.ºB, cada Estado-Membro pode autorizar os navios a utilizarem uma tecnologia aprovada de redução de emissões, desde que tais navios:

- alcancem continuamente reduções de emissões pelo menos equivalentes às que teriam sido obtidas através da aplicação dos limites para o teor de enxofre nos combustíveis, especificados na presente directiva,
- estejam equipados com meios de monitorização permanente das emissões, e
- comprovem mediante documentação que as eventuais quantidades de resíduos por eles descarregados em portos fechados, portos de abrigo e estuários não têm qualquer impacto sobre os respectivos ecossistemas, segundo os critérios comunicados pelas autoridades dos Estados do porto à OMI.

(*) JO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 415/2004 da Comissão (JO L 68 de 6.3.2004, p. 10).».

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

- a) É inserido o seguinte número:

«1A. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que o teor de enxofre dos combustíveis navais satisfaça as disposições aplicáveis dos artigos 4.ºA e 4.ºB.

Utilizar-se-á, da forma apropriada, cada um dos processos seguintes de amostragem, análise e vistoria:

- amostragem do combustível naval para queima a bordo, aquando do seu fornecimento aos navios, de acordo com as directrizes da OMI, e análise do seu teor de enxofre,
- amostragem e análise do teor de enxofre do combustível naval para queima a bordo contido nos reservatórios, quando possível, e nas amostras de bancas seladas a bordo dos navios, para determinação do seu teor de enxofre,
- vistoria do diário de bordo e das guias de entrega de combustível.

A amostragem iniciar-se-á na data de entrada em vigor do limite para o teor de enxofre máximo do combustível em causa. A amostragem deve ser realizada com a frequência necessária, em quantidade suficiente e de modo a que as amostras sejam representativas do combustível analisado e do combustível utilizado pelos navios nas zonas marítimas, nos portos e nas vias navegáveis interiores pertinentes.

Os Estados-Membros tomarão também medidas razoáveis, da forma apropriada, para controlar o teor de enxofre dos combustíveis navais a que não se apliquem os artigos 4.ºA e 4.ºB.»;

b) A alínea a) do n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«a) Método ISO 8754 (1992) e PrEN ISO 14596 para o fuelóleo pesado e os combustíveis navais;».

7. O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7.º

Relatórios e revisão

1. Os Estados-Membros apresentarão à Comissão, até 30 de Junho de cada ano, um relatório sucinto sobre o teor de enxofre dos combustíveis líquidos abrangidos pela presente directiva utilizados no respectivo território durante o ano civil anterior, baseado nos resultados das amostragens, análises e vistorias efectuadas em conformidade com o artigo 6.º O relatório incluirá o registo do número total de amostras analisadas por tipo de combustível e indicará a quantidade correspondente de

combustível utilizada e o teor de enxofre médio calculado. Os Estados-Membros devem igualmente comunicar o número de vistorias efectuadas a bordo dos navios e registar o teor de enxofre médio dos combustíveis navais não abrangidos pela presente directiva em 11 de Agosto de 2005 e utilizados no respectivo território.

2. Com base, nomeadamente:

- a) Nos relatórios anuais apresentados nos termos do n.º 1;
- b) Nas tendências observadas a nível da qualidade do ar, da acidificação, dos custos dos combustíveis e da transferência modal;
- c) Nos progressos da redução de emissões de óxidos de enxofre pelos navios através dos mecanismos da OMI, na sequência de iniciativas comunitárias a este respeito;
- d) Numa nova avaliação custo-eficácia que inclua os benefícios ambientais directos e indirectos das medidas contidas no n.º 4 do artigo 4.ºA, e de outras eventuais medidas de redução das emissões; e
- e) Na aplicação do artigo 4.ºC,

a Comissão apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 2008.

A Comissão poderá fazer acompanhar este relatório de propostas de alteração da presente directiva, nomeadamente no que respeita:

- a uma segunda fase dos valores-limite de enxofre estabelecidos para cada categoria de combustível, e
- tendo em conta os trabalhos da OMI, às zonas marítimas em que devem ser utilizados combustíveis navais com baixo teor de enxofre.

A Comissão tomará em particular consideração propostas que visem:

- a) A designação de zonas adicionais de controlo das emissões de SO_x;
- b) A redução, se possível para 0,5%, dos limites do teor de enxofre nos combustíveis navais utilizados nas zonas de controlo das emissões de SO_x;
- c) A adopção de medidas alternativas ou complementares.

3. Até 31 de Dezembro de 2005, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a possibilidade de utilização de instrumentos económicos, incluindo mecanismos tais como taxas diferenciadas e taxas ao quilómetro, licenças de emissão negociáveis e compensação de emissões.

A Comissão pode equacionar a possibilidade de apresentar propostas relativas a instrumentos económicos enquanto medidas alternativas ou complementares no contexto da revisão de 2008, desde que os benefícios para o ambiente e a saúde possam ser claramente demonstrados.

4. As alterações necessárias para efeitos de adaptações técnicas aos pontos 1, 2, 3, 3A, 3B e 4 do artigo 2.º ou ao n.º 2 do artigo 6.º à luz do progresso técnico e científico serão aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 9.º Essas adaptações não terão como resultado a modificação directa do âmbito de aplicação da presente directiva ou dos limites para o teor de enxofre dos combustíveis especificados na presente directiva.».

8. O artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 9.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho (*), tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

(*) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).».

9. É aditado um anexo cujo texto consta do anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 11 de Agosto de 2006 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. As modalidades de referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

Artigo 3.º

A presente directiva entra em vigor 20 dias após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 6 de Julho de 2005.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
J. BORRELL FONTELLES

Pelo Conselho
O Presidente
J. STRAW

ANEXO

«ANEXO

NAVIOS GREGOS

Nome do navio	Ano de entrega	Número OMI
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENIZELOS	1990	8916607»