

I

(Atos legislativos)

DIRETIVAS

DIRETIVA 2012/33/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 21 de novembro de 2012

que altera a Diretiva 1999/32/CE do Conselho 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,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Um dos objetivos da política ambiental da União Europeia, definida nos programas de ação em matéria de ambiente, nomeadamente no sexto programa de ação nesse domínio, aprovado pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, 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) O artigo 191.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê que a política da União no domínio do ambiente terá por objetivo atingir um

nível de proteção elevado, tendo em conta a diversidade das situações existentes nas diferentes regiões da União.

- (3) A Diretiva 1999/32/CE do Conselho, de 26 de abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos ⁽⁴⁾, estabelece o teor de enxofre máximo permitido para o fuelóleo pesado, o gasóleo, o gasóleo naval e o óleo diesel naval utilizados na União.
- (4) 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 o ambiente e contribuem para as chuvas ácidas. Sem as medidas previstas na presente diretiva, em muito pouco tempo as emissões provenientes dos transportes marítimos teriam ultrapassado as emissões provenientes do conjunto das fontes terrestres.
- (5) A poluição atmosférica provocada por navios atracados é motivo de grande preocupação para muitas cidades portuárias no contexto dos seus esforços para cumprir os valores-limite definidos pela União para proteger a qualidade do ar.
- (6) Os Estados-Membros deverão promover a utilização de eletricidade da rede terrestre, na medida em que a alimentação elétrica dos atuais navios se faz normalmente com a ajuda de motores auxiliares.
- (7) Nos termos da Diretiva 1999/32/CE, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação dessa Diretiva, 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 SOx (ZCES), de acordo com o trabalho da Organização Marítima Internacional (OMI).

⁽¹⁾ JO C 68 de 6.3.2012, p. 70.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 11 de setembro de 2012 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 29 de outubro de 2012.

⁽³⁾ JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 121 de 11.5.1999, p. 13.

- (8) Em 2008, a OMI adotou uma resolução que altera o Anexo VI do Protocolo de 1997 que altera a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios, de 1973, alterada pelo Protocolo conexo de 1978 (Convenção MARPOL), que estabeleceu regras para evitar a poluição atmosférica causada por navios. O Anexo VI revisto da Convenção MARPOL entrou em vigor em 1 de julho de 2010.
- (9) O Anexo VI revisto da Convenção MARPOL introduz, nomeadamente, limites máximos mais estritos para o teor de enxofre dos combustíveis navais nas ZCES (1,00 % a partir de 1 de julho de 2010 e 0,10 % a partir de 1 de janeiro de 2015), bem como noutras zonas marítimas fora das ZCES (3,50 % a partir de 1 de janeiro de 2012 e, em princípio, 0,50 % a partir de 1 de janeiro de 2020). A maioria dos Estados-Membros está obrigada, de acordo com os seus compromissos internacionais, a exigir que os navios utilizem combustíveis com um teor máximo de enxofre de 1,00 % nas ZCES, desde 1 de julho de 2010. Por razões de coerência com a regulamentação internacional e para que as novas normas de teor de enxofre estabelecidas a nível mundial sejam corretamente fiscalizadas na União, a Diretiva 1999/32/CE deverá ser alinhada com o Anexo VI revisto da Convenção MARPOL. A fim de assegurar uma qualidade mínima dos combustíveis utilizados pelos navios, tendo em vista a observância da regulamentação em matéria de combustíveis ou de tecnologia, não deverá ser permitida a utilização na União de combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda a norma geral de 3,50 %, em massa, com exceção de combustíveis destinados ao abastecimento de navios que utilizem métodos de redução de emissões que operem em ciclo fechado.
- (10) É possível introduzir alterações no Anexo VI da Convenção MARPOL, relativo às ZCES, no âmbito do procedimento da OMI. Caso outras alterações, incluindo derrogações, sejam introduzidas no respeitante à aplicação de limites das ZCES no Anexo VI da Convenção MARPOL, a Comissão deverá considerar essas alterações e, sendo o caso, apresentar sem demora a necessária proposta, ao abrigo do TFUE, a fim de alinhar totalmente a Diretiva 1999/32/CE pelas regras da OMI relativas às ZCES.
- (11) A introdução de eventuais novas zonas de controlo das emissões deverá estar sujeita ao procedimento da OMI previsto no Anexo VI da Convenção MARPOL e deverá ser sustentada por argumentos bem fundamentados alicerçados em razões de natureza ambiental e económica, bem como em dados científicos.
- (12) Nos termos da regra 18 do Anexo VI revisto da Convenção MARPOL, os Estados-Membros deverão procurar assegurar a disponibilidade de combustíveis navais conformes com a presente diretiva.
- (13) Atendendo à dimensão global da política ambiental e das emissões provenientes dos transportes marítimos, deverão ser estabelecidas normas ambiciosas em matéria de emissões a nível global.
- (14) Os navios de passageiros operam, sobretudo, nos portos ou próximo da costa e o seu impacto na saúde humana e no ambiente é significativo. A fim de melhorar a qualidade do ar junto aos portos e zonas costeiras, esses navios estão obrigados a utilizar combustíveis navais com um teor máximo de enxofre de 1,50 %, até serem aplicadas normas mais estritas de teor de enxofre a todos os navios que operem nos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição dos Estados-Membros.
- (15) Nos termos do artigo 193.º do TFUE, a presente diretiva não deverá obstar a que os Estados-Membros mantenham ou introduzam medidas de proteção mais estritas para encorajar uma rápida aplicação no tocante ao teor máximo de enxofre dos combustíveis navais, utilizando, nomeadamente, métodos de redução de emissões fora das ZCES.
- (16) A fim de facilitar a transição para as novas tecnologias de motores, o que permitiria reduzir significativamente as emissões do setor marítimo, a Comissão deverá continuar a explorar oportunidades que possibilitem e encorajem a instalação de motores a gás nos navios.
- (17) A fim de alcançar os objetivos da Diretiva 1999/32/CE, é necessário fiscalizar corretamente o cumprimento das obrigações relativas ao teor de enxofre dos combustíveis navais. A experiência adquirida na aplicação da Diretiva 1999/32/CE revelou que a correta aplicação da mesma exige um regime reforçado de monitorização e de fiscalização. Para o efeito, é necessário que os Estados-Membros assegurem 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 os Estados-Membros estabeleçam um sistema de sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas para o não cumprimento do disposto na Diretiva 1999/32/CE. Para maior transparência da informação, é também conveniente estabelecer que o registo dos fornecedores locais de combustíveis navais seja público.
- (18) Os relatórios elaborados pelos Estados-Membros no âmbito da Diretiva 1999/32/CE revelaram-se insuficientes para efeitos da verificação do cumprimento dessa diretiva, 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.
- (19) Na sequência da adoção da Diretiva 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) ⁽¹⁾, que reformula a legislação da União no domínio das emissões industriais, é necessário alterar nesse sentido as disposições da Diretiva 1999/32/CE relativas ao teor máximo de enxofre do fuelóleo pesado.

⁽¹⁾ JO L 334 de 17.12.2010, p. 17.

- (20) A observância dos limites baixos do teor de enxofre em relação aos combustíveis navais, em especial nas ZCES, pode fazer aumentar bastante o preço desses combustíveis, 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 das empresas afetadas nos países contíguos às ZCES. Importa prever soluções adequadas que reduzam os custos da observância da regulamentação a suportar pelas empresas afetadas, nomeadamente admitindo o recurso, para esse fim, a métodos alternativos mais rentáveis do que o respeito da regulamentação em matéria de combustíveis, e prestando apoio, se necessário. Com base, nomeadamente, nos relatórios dos Estados-Membros, a Comissão acompanhará de perto o impacto da observância das novas normas de qualidade dos combustíveis no setor dos transportes marítimos, nomeadamente no que respeita a eventuais transferências modais do transporte marítimo para o transporte terrestre, e, se for caso disso, proporá medidas adequadas para contrariar essa tendência.
- (21) É importante limitar a transferência modal do transporte marítimo para o transporte terrestre, uma vez que o aumento do número de mercadorias transportadas por estrada seria, em muitos casos, contrário aos objetivos da União em matéria de alterações climáticas e agravaria os problemas de congestionamento.
- (22) O custo das novas exigências com vista à redução das emissões de dióxido de enxofre poderia dar lugar a transferências modais do transporte marítimo para o transporte terrestre e ter efeitos negativos na competitividade das empresas. A Comissão deverá fazer pleno uso dos instrumentos existentes, como o programa Marco Polo e a Rede Transeuropeia de Transportes, para prestar assistência específica a fim de minimizar o risco de transferência modal. Os Estados-Membros podem considerar necessário prestar apoio aos operadores afetados pela presente diretiva de acordo com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais.
- (23) De acordo com as orientações existentes sobre os auxílios estatais para a proteção do ambiente, e sem prejuízo de futuras alterações às mesmas, os Estados-Membros podem conceder auxílios estatais em benefício dos operadores afetados pela presente diretiva, incluindo ajudas às operações de transformação dos navios existentes, se essas medidas de ajuda forem consideradas compatíveis com o mercado interno, nos termos dos artigos 107.º e 108.º do TFUE, nomeadamente à luz das orientações aplicáveis aos auxílios estatais para a proteção do ambiente. Neste contexto, a Comissão pode ter em conta que a utilização de alguns métodos de redução de emissões ultrapassa os requisitos da presente diretiva, ao reduzirem não só as emissões de dióxido de enxofre, mas também outras emissões.
- (24) Deverá facilitar-se o acesso a métodos de redução de emissões. Esses métodos 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. A União deverá reconhecer os métodos alternativos já conhecidos, como a instalação de sistemas de tratamento de efluentes gasosos nos navios, a mistura de fuelóleo e de gás natural liquefeito (GNL) ou a utilização de biocombustíveis. É importante fomentar o ensaio e o desenvolvimento de novos métodos de redução de emissões nomeadamente a fim de limitar as transferências modais do transporte marítimo para o transporte terrestre.
- (25) Os métodos de redução de emissões são suscetíveis de conduzir a uma significativa redução das emissões. Por conseguinte, a Comissão deverá promover o ensaio e o desenvolvimento destas tecnologias, considerando nomeadamente, para o efeito, a criação de programas conjuntos com a indústria em regime de cofinanciamento, com base nos princípios de programas similares, como o Programa "Céu Limpo".
- (26) A Comissão, em cooperação com os Estados-Membros e as partes interessadas, deverá desenvolver as medidas identificadas no documento de trabalho da Comissão, de 16 de setembro de 2011, intitulado "Redução das emissões poluentes do transporte marítimo e a caixa de ferramentas para o transporte aquático sustentável".
- (27) Os métodos de redução de emissões alternativos, como alguns tipos de depuradores, podem gerar resíduos que deverão ser objeto de tratamento apropriado e não ser descarregados nos mares. Enquanto se aguarda a revisão da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga ⁽¹⁾, os Estados-Membros deverão assegurar, em conformidade com os seus compromissos internacionais, a disponibilidade de meios portuários de receção adequados para responder às necessidades dos navios que utilizem. No contexto da revisão da Diretiva 2000/59/CE, a Comissão deverá considerar a inclusão dos resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos no âmbito do princípio da aplicação de políticas sem taxa específica aos resíduos provenientes dos navios, previsto nessa diretiva.
- (28) A Comissão deverá, enquanto parte da revisão da sua política relativa à qualidade do ar, em 2013, considerar a possibilidade de reduzir a poluição atmosférica, inclusive nos mares territoriais dos Estados-Membros.
- (29) É importante dispor de um sistema de sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas para aplicar a Diretiva 1999/32/CE. Os Estados-Membros deverão prever nessas sanções coimas calculadas de forma a assegurar que as coimas privem os responsáveis dos benefícios económicos resultantes das suas infrações e que aumentem progressivamente em caso de reincidência. Os Estados-Membros deverão notificar a Comissão das disposições relativas às sanções.

⁽¹⁾ JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

- (30) O poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos valores equivalentes de emissão e dos critérios de utilização dos métodos de redução de emissões a fim de adaptar as disposições da Diretiva 1999/32/CE ao progresso científico e técnico, e de modo a assegurar plena coerência com os instrumentos relevantes da OMI, e no que diz respeito à alteração do artigo 2.º, pontos 1, 2, 3, 3-A, 3-B e 4, do artigo 6.º, n.º 1-A, alínea b), e do artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 1999/32/CE, a fim de adaptar as disposições dessa diretiva ao progresso técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. Na preparação e elaboração dos atos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (31) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da Diretiva 1999/32/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão ⁽¹⁾.
- (32) É conveniente que o 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, de 5 de novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) ⁽²⁾, preste assistência à Comissão na aprovação dos métodos de redução de emissões não abrangidos pela Diretiva 96/98/CE do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos ⁽³⁾.
- (33) De acordo com a Declaração Política Conjunta, de 28 de setembro de 2011, dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos ⁽⁴⁾, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar, nos casos em que tal se justifique, a notificação das suas medidas de transposição de um ou mais documentos explicando a relação entre os componentes da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos de transposição nacional. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.
- (34) A Diretiva 1999/32/CE deverá, por conseguinte, ser alterada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alterações à Diretiva 1999/32/CE

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

- 1) No artigo 1.º, n.º 2, a alínea h) passa a ter a seguinte redação:

"h) Sem prejuízo do artigo 3.º-A, aos combustíveis utilizados a bordo de navios que utilizem métodos de redução de emissões nos termos dos artigos 4.º-C e 4.º-E."

- 2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

- a) Os pontos 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

"1) "Fuelóleo pesado",

— um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 51 a 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, ou

— um combustível líquido derivado do petróleo, com exceção do gasóleo, tal como definido nos pontos 2 e 3, que, dado o seu intervalo de destilação, fique abrangido na categoria de óleo pesado destinado a ser utilizado como combustível e do qual menos de 65 % em volume (incluindo perdas) destile a 250 °C pelo método ASTM D86. Se as condições de destilação não puderem ser determinadas pelo método ASTM D86, o produto petrolífero é igualmente classificado como fuelóleo pesado;

2) "Gasóleo",

— um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 ou 2710 20 19, ou

— um 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.

Os combustíveis para motores diesel na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel (*), ficam excluídos da presente definição. Ficam igualmente excluídos da presente definição os combustíveis usados em máquinas móveis não rodoviárias e em tratores agrícolas.

⁽¹⁾ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

⁽²⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

⁽⁴⁾ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

(*) JO L 350 de 28.12.1998, p. 58.;

b) Os pontos 3-A e 3-B passam a ter a seguinte redação:

"3-A) Óleo diesel naval, qualquer combustível naval correspondente à definição da categoria DMB no quadro I da norma ISO 8217, com exceção da referência ao teor de enxofre;

3-B) Gasóleo naval, qualquer combustível naval correspondente à definição das categorias DMX, DMA e DMZ no quadro I da norma ISO 8217, com exceção da referência ao teor de enxofre;"

c) O ponto 3-M passa a ter a seguinte redação:

"3-M) Método de redução de emissões, qualquer acessório, equipamento, dispositivo ou aparelho destinado a ser instalado num navio, ou outros processos, combustíveis alternativos ou métodos de observância da regulamentação, utilizados como alternativa ao combustível naval com baixo teor de enxofre que cumpra os requisitos da presente diretiva, que sejam verificáveis, quantificáveis e fiscalizáveis;"

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

a) Os n.ºs 1 e 2 são substituídos pelo seguinte texto:

"1. Os Estados-Membros asseguram que não sejam utilizados nos respetivos 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 n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:

a) Em instalações de combustão abrangidas pela Diretiva 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 (*), sujeitas ao artigo 4.º, n.ºs 1 ou 2, ou n.º 3, alínea a), da referida diretiva e que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para tais instalações nessa diretiva;

b) Em instalações de combustão abrangidas pela Diretiva 2001/80/CE, sujeitas ao artigo 4.º, n.º 3, alínea b), e n.º 6, da referida diretiva, cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1 700 mg/Nm³, 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 1 700 mg/Nm³, 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 as instalações abrangidas pelas alíneas a) e b), as turbinas a gás e os motores a gás, não exceder 1 700 mg/Nm³, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca).

3. A partir de 1 de janeiro de 2016, sem prejuízo da adequada monitorização das emissões pelas autoridades competentes, o n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:

a) Em instalações de combustão abrangidas pelo capítulo III da Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (**), 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 diretiva, cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1 700 mg/Nm³, 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 1 700 mg/Nm³, 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 1 700 mg/Nm³, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca).

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar 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.

(*) JO L 309 de 27.11.2001, p. 1.

(**) JO L 334 de 17.12.2010, p. 17.;"

b) É suprimido o n.º 3.

4) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 3.º-A

Teor máximo de enxofre do combustível naval

Os Estados-Membros asseguram que não são utilizados nos respetivos territórios combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 3,50 %, em massa, com exceção dos combustíveis fornecidos a navios que utilizem os métodos de redução de emissões sujeitos ao artigo 4.º-C em sistemas fechados."

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

"1. Os Estados-Membros asseguram que não são utilizados nos respetivos territórios gasóleos cujo teor de enxofre exceda 0,10 %, em massa."

6) O artigo 4.º-A é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

"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 SOx, e pelos navios de passageiros que efetuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia";

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

"1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, nas áreas dos respetivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição incluídas em zonas de controlo das emissões de SOx, 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 arvoem todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da União. A Comissão deve ter em devida conta quaisquer alterações futuras às exigências previstas no Anexo VI da Convenção MARPOL aplicáveis nas zonas de controlo das emissões de SOx, e, se apropriado, e sem demora injustificada, apresentar propostas relevantes tendo em vista a alteração da presente diretiva nesse sentido."

c) É aditado o seguinte número:

"1-A. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, nas áreas dos respetivos 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 18 de junho de 2014;

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

O presente número aplica-se aos navios que arvoem todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da União, sem prejuízo dos n.ºs 1 e 4 do presente artigo e do artigo 4.º-B."

d) Os n.ºs 4, 5, 6 e 7 são substituídos pelo seguinte texto:

"4. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, nas áreas dos respetivos mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição situadas fora de zonas de controlo das emissões de SOx, os navios de passageiros que efetuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União não utilizam combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,50 % em massa até 1 de janeiro de 2020.

Os Estados-Membros são responsáveis pela aplicação deste requisito, pelo menos relativamente aos navios que arvoem o seu pavilhão e aos navios de todos os pavilhões que se encontrem nos seus portos.

5. Os Estados-Membros exigem o correto preenchimento do diário de bordo, que deve incluir as operações de substituição de combustível.

5-A. Os Estados-Membros devem procurar assegurar a disponibilidade de combustíveis navais que cumpram a presente diretiva e informar a Comissão sobre a disponibilidade desses combustíveis navais nos seus portos e terminais.

5-B. Se um Estado-Membro detetar que um navio não cumpre as normas aplicáveis aos combustíveis navais que respeitem o disposto na presente diretiva, a autoridade competente do Estado-Membro tem o direito de exigir ao navio que:

a) Apresente um registo das ações empreendidas com vista a tentar assegurar o cumprimento da presente diretiva; e

b) Forneça provas de que tentou adquirir combustível naval que respeite o disposto na presente diretiva de acordo com o seu plano de viagem e, caso o combustível não tenha sido disponibilizado onde estava planeado, de que tentou localizar fontes alternativas desse combustível naval e de que, apesar de fazer todos os esforços para obter combustível naval que respeite o disposto na presente diretiva, esse combustível naval não estava disponível para compra.

O navio não pode ser obrigado a desviar-se da rota planeada ou a atrasar indevidamente a viagem para assegurar o cumprimento dessas normas.

Se um navio prestar as informações previstas no primeiro parágrafo, o Estado-Membro em causa deve ter em conta todas as circunstâncias relevantes e as provas apresentadas, a fim de determinar as medidas adequadas a tomar, incluindo a não adoção de medidas de controlo.

O navio notifica o seu Estado do pavilhão e a autoridade competente do porto de destino relevante, caso não consiga adquirir combustível naval que respeite o disposto na presente diretiva.

O Estado de porto notifica a Comissão quando um navio apresentar provas da não disponibilidade de combustível naval que respeite o disposto na presente diretiva.

6. Nos termos da regra 18 do Anexo VI da Convenção MARPOL, os Estados-Membros:

- a) Mantêm um registo público dos fornecedores locais de combustíveis navais;
- b) Asseguram 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 recetor;
- c) Tomam medidas contra os fornecedores de combustíveis navais que forneçam, comprovadamente, combustível não conforme ao indicado na guia de entrega;
- d) Asseguram a adoção de medidas de regularização para tornar conforme qualquer combustível naval que seja encontrado não conforme aos requisitos.

7. Os Estados-Membros asseguram que não seja colocado no mercado, nos respetivos territórios, óleo diesel naval cujo teor de enxofre seja superior a 1,50 % em massa.";

e) É suprimido o n.º 8.

7) Os artigos 4.º-B e 4.º-C passam a ter a seguinte redação:

"Artigo 4.º-B

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

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os navios atracados em portos da União não utilizam combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 %, em massa, 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 exigem 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) Caso, de acordo com horários publicados, se preveja que os navios estejam atracados por menos de duas horas;
- b) Aos navios que desliguem todas as máquinas e sejam alimentados a partir das redes de eletricidade terrestres quando se encontram atracados em portos.

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

Artigo 4.º-C

Métodos de redução de emissões

1. Os Estados-Membros autorizam a utilização de métodos de redução de emissões nos navios que arvoreem todos os pavilhões, nos seus portos, mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, como alternativa à utilização de combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo.

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 que respeitem os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B. Os valores de emissão equivalentes são determinados de acordo com o Anexo I.

2-A. Os Estados-Membros devem incentivar, enquanto estratégia alternativa à redução de emissões, a utilização pelos navios atracados de sistemas de alimentação elétrica localizados em terra.

3. Os métodos de redução de emissões referidos no n.º 1 devem cumprir os critérios especificados nos instrumentos referidos no Anexo II.

4. Caso tal se justifique à luz do progresso científico e técnico relativamente aos métodos alternativos de redução de emissões, e a fim de assegurar plena coerência com os instrumentos relevantes da OMI, a Comissão fica habilitada a:

- a) Adotar atos delegados nos termos do artigo 9.º-A, no que respeita à alteração dos Anexos I e II;

- b) Adotar atos de execução que estabeleçam as normas de execução relativas à monitorização das emissões, se apropriado. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º, n.º 2."
- 8) São inseridos os seguintes artigos:

"Artigo 4.º-D

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 Diretiva 96/98/CE do Conselho (*) são aprovados nos termos dessa diretiva.

2. Os métodos de redução de emissões não abrangidos pelo n.º 1 do presente artigo são 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 efetuados ao abrigo do artigo 4.º-E;
- c) Os efeitos no ambiente, incluindo as reduções de emissões alcançáveis, e o impacto nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários; e
- d) A viabilidade da sua monitorização e verificação.

Artigo 4.º-E

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 respetivo pavilhão ou em zonas marítimas sob sua jurisdição. Durante estes ensaios, não é obrigatória a utilização de combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, desde que se encontrem preenchidas cumulativamente as seguintes condições:

- a) A Comissão e o Estado de porto em causa são informados, por escrito, pelo menos seis meses antes do início dos ensaios;
- b) A duração das autorizações para os ensaios não excede 18 meses;
- c) 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;

- d) Os navios participantes alcançam reduções de emissões pelo menos equivalentes às que seriam obtidas através da aplicação dos limites do teor de enxofre dos combustíveis especificados na presente diretiva;
- e) Funcionam durante todo o período de ensaios sistemas adequados de gestão dos resíduos gerados pelos métodos de redução de emissões;
- f) O impacto no meio marinho é avaliado, designadamente nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários, durante todo o período de ensaios; e
- g) Os resultados completos são facultados à Comissão, e tornados públicos, no prazo de seis meses a contar do termo dos ensaios.

Artigo 4.º-F

Medidas financeiras

Os Estados-Membros podem adotar medidas financeiras em benefício dos operadores afetados pela presente diretiva, se essas medidas financeiras forem conformes com as normas aplicáveis aos auxílios estatais e se destinarem a ser utilizadas nesta área.

(*) JO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

(**) JO L 324 de 29.11.2002, p. 1."

- 9) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 6.º

Amostragem e análise

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para verificar, por amostragem, se o teor de enxofre dos combustíveis utilizados satisfaz o disposto nos artigos 3.º, 3.º-A, 4.º, 4.º-A e 4.º-B. A colheita de amostras inicia-se na data de entrada em vigor do limite máximo correspondente estabelecido para o teor de enxofre do combustível. Essa colheita deve ser realizada periodicamente com a frequência e as quantidades necessárias de modo a 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. As amostras devem ser analisadas sem demora injustificada.

1a. Devem ser utilizados os seguintes processos de colheita de amostras, análise e vistoria de combustível naval:

- a) Vistoria dos diários de bordo e das guias de entrega de combustível dos navios;

e, se apropriado, os seguintes processos de colheita de amostras e análise:

b) 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 o cumprimento do Anexo VI revisto da Convenção MARPOL, aprovada em 17 de julho de 2009 nos termos da Resolução 182(59) do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, e análise do teor de enxofre das amostras colhidas; ou

c) Colheita de amostras e análise do teor de enxofre do combustível naval para queima a bordo, contido nos reservatórios, caso seja técnica e economicamente exequível, e nas amostras de combustível seladas a bordo dos navios.

1b. A comissão deve estar habilitada a adotar atos de execução no que respeita:

a) À frequência da colheita de amostras;

b) Aos métodos de colheita de amostras;

c) À definição de amostra representativa do combustível examinado.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º, n.º 2.

2. O método de referência adotado para determinação do teor de enxofre é o método ISO 8754 (2003) ou PrEN ISO 14596 (2007).

A fim de determinar se o combustível naval entregue aos navios e neles utilizado cumpre os limites de teor de enxofre exigidos pelos artigos 3.º-A, 4.º, 4.º-A e 4.º-B, deve utilizar-se o método de verificação de combustíveis previsto no Apêndice VI do Anexo VI da Convenção MARPOL."

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

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

"1. Os Estados-Membros apresentam à Comissão, até 30 de junho de cada ano, com base nos resultados das colheitas de amostras, análises e vistorias efetuadas nos termos do artigo 6.º, um relatório referente ao ano anterior, relativo à observância das normas de teor de enxofre estabelecidas na presente diretiva.

Com base nos relatórios recebidos de acordo com o primeiro parágrafo do presente número e nas notificações relativas à não disponibilidade de combustível naval conforme com a presente diretiva, apresentados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 4.º-A, n.º

5-B, quinto parágrafo, a Comissão, no prazo de 12 meses a contar da data referida no primeiro parágrafo do presente número, elabora e publica um relatório sobre a aplicação da presente diretiva. A Comissão avalia a necessidade de um novo reforço das disposições relevantes da presente diretiva e apresenta propostas legislativas apropriadas para o efeito.";

b) É aditado o seguinte número:

"1a. A Comissão pode adotar atos de execução no que respeita às informações a inserir no relatório e ao modelo deste. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º, n.º 2.";

c) Os n.ºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

"2. Até 31 de dezembro de 2013, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, que deve ser acompanhado, se for caso disso, de propostas legislativas. No seu relatório, a Comissão considera o potencial de redução da poluição atmosférica, tendo nomeadamente em conta: os relatórios anuais apresentados nos termos dos n.ºs 1 e 1-A, a qualidade do ar observada e a acidificação, os custos de combustível, o potencial impacto económico e a transferência modal observada, bem como o progresso na redução das emissões provenientes dos navios.

3. A Comissão, em cooperação com os Estados-Membros e com as partes interessadas, desenvolve, até 31 de dezembro de 2012, medidas apropriadas, incluindo as identificadas no documento de trabalho da Comissão de 16 de setembro de 2011 intitulado "Redução das emissões poluentes do transporte marítimo e a caixa de ferramentas para o transporte aquático sustentável", que promovam a observância das normas ambientais previstas na presente diretiva e que minimizem os eventuais impactos ambientais.";

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

"4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 9.º-A no que diz respeito à adaptação dos artigos 2.º, pontos 1, 2, 3, 3-A, 3-B e 4, do artigo 6.º, n.º 1a, alínea b), e do artigo 6.º, n.º 2, ao progresso científico e técnico. Essas adaptações não podem ter como resultado modificações diretas do âmbito de aplicação da presente diretiva ou dos limites do teor de enxofre dos combustíveis especificados na presente diretiva."

11) É suprimido o artigo 8.º.

12) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 9.º

Procedimento de comitologia

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (*).

2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o disposto no artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

(*) JO L 55 de 28.2.2011, p. 13."

13) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 9.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º-C, n.º 4, e no artigo 7.º, n.º 4, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 17 de dezembro de 2012. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º-C, n.º 4, e no artigo 7.º, n.º 4, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. Uma decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes especificados nessa decisão. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 4.º-C, n.º 4, e do artigo 7.º, n.º 4, só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de três meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por três meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho."

14) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 11.º

Sanções

1. Os Estados-Membros determinam as sanções aplicáveis às violações das disposições nacionais adotadas em execução da presente diretiva.

2. As sanções determinadas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, e podem incluir coimas calculadas de forma a assegurar, pelo menos, que as coimas privem os responsáveis dos benefícios económicos resultantes das suas infrações e que aumentem progressivamente em caso de reincidência."

15) O anexo da Diretiva 1999/32/CE é substituído pelo anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 18 de junho de 2014. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são determinadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

*Artigo 3.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 4.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 21 de novembro de 2012.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

A. D. MAVROYIANNIS

ANEXO

«ANEXO I

LIMITES EQUIVALENTES DE EMISSÃO PARA OS MÉTODOS DE REDUÇÃO DE EMISSÕES REFERIDOS NO ARTIGO 4.º-C, N.º 2

Limites máximos de teor de enxofre dos combustíveis navais referidos nos artigos 4.º-A e 4.º-B e nas regras 14.1 e 14.4, do Anexo VI da Convenção MARPOL e limites de emissão correspondentes referidos no artigo 4.º-C, n.º 2:

Teor de enxofre do combustível naval (% m/m)	Razão de emissões SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v)
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.
- Em casos justificados, em que a concentração de CO₂ seja reduzida pela unidade de tratamento de efluentes gasosos (EGC), a concentração de CO₂ pode ser medida à entrada da unidade EGC, desde que seja possível demonstrar claramente que essa metodologia é correta.

ANEXO II

CRITÉRIOS DE UTILIZAÇÃO DOS MÉTODOS DE REDUÇÃO DE EMISSÕES REFERIDOS NO ARTIGO 4.º-C, N.º 3

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

Método de redução de emissões	Critérios de utilização
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.º-B da Diretiva 1999/32/CE do Conselho relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2005/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita ao teor de enxofre nos combustíveis navais ⁽¹⁾ .
Sistemas de tratamento de efluentes gasosos	Resolução MEPC.184(59), aprovada em 17 de julho de 2009 "As águas residuais provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos que utilizem substâncias químicas, aditivos, preparações e substâncias químicas relevantes criados <i>in situ</i> ", a que se refere o ponto 10.1.6.1 da Resolução MEPC.184(59), não devem ser descarregados no mar, incluindo portos fechados, portos de abrigo e estuários, a menos que o operador do navio demonstre que essa descarga de águas residuais não tem impactos negativos significativos na saúde humana e no ambiente e que não representam para os mesmos um perigo. Se a substância química utilizada for a soda cáustica, é suficiente que as águas residuais cumpram os critérios estabelecidos na Resolução MEPC.184(59) e o seu pH não seja superior a 8,0.
Biocombustíveis	A utilização de biocombustíveis na aceção da Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis ⁽²⁾ , que cumpram as normas CEN e ISO relevantes. As misturas de biocombustíveis e combustíveis navais devem cumprir as normas aplicáveis ao enxofre estabelecidas nos artigos 3.º-A, 4.º-A, n.ºs 1, 1-A e 4, e no artigo 4.º-B da presente diretiva.

⁽¹⁾ JO L 328 de 14.12.2010, p. 15.

⁽²⁾ JO L 140 de 5.6.2009, p. 16.»