

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 25 de mayo de 2016
Ref: SMA 17/2016/AB

Asunto: 1. Instrucción de Servicio 4/2016 de la DGMM sobre contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo.

2. Directiva 2016/802 sobre contenido de azufre de los combustibles líquidos (versión codificada).

Muy Srs. nuestros:

1. Instrucción de Servicio 4/2016 de la DGMM sobre contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo.

En el día de hoy, la DGMM nos ha enviado la nueva Instrucción de Servicio 4/2016 sobre contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo, que corrige un error en una de las tablas de la anterior Instrucción de Servicio 5/2015, de diciembre de 2015, del que nos informó una empresa asociada, y que les adjuntamos en el Anexo 1.

En particular, en la tabla de la página 4 de la Instrucción de Servicio 5/2015, relativa al contenido máximo de azufre para buques de pasaje en servicio regular y buques de crucero con circuitos regulares entre puertos pertenecientes al EEE y a los tráficos “Estrecho-Norte de África”, se indicaba que, fuera de la ZEE, el contenido máximo de azufre es 1,5%, cuando en realidad debería decir 3,5%.

Informamos del asunto a la DGMM y aprovechamos la ocasión para pedir confirmación sobre el hecho de que, en las aguas del Estrecho, entre Almería/Málaga y Ceuta/Melilla, España no ha reclamado ZEE y, en consecuencia, el límite del 1,5% sería sólo de aplicación en el Mar Territorial. En el caso de Ceuta y Melilla ni siquiera hay declarado Mar Territorial. Solicitamos también la actualización de las tablas en ese punto.

En la nueva Instrucción de Servicio 4/2016 que hemos recibido se confirma que:

- Ni en el Estrecho de Gibraltar ni en el Mar de Alborán España tiene declarada ZEE.
- En los puertos peninsulares del Estrecho sí que existe una zona de Mar Territorial de soberanía española.
- En los puertos de Ceuta y Melilla España no ha reclamado su Mar Territorial.

En consecuencia, la DGMM ha corregido las tablas de la Instrucción previa de diciembre de forma que “los buques de pasajeros que efectúan servicios regulares en el estrecho, por ej. entre Málaga, Motril y Almería con el puerto de Melilla, fuera de las aguas territoriales podrán consumir combustibles con un contenido de azufre de hasta 3,5% en masa”. Dado que ni Ceuta ni Melilla cuentan con mar territorial, el único requisito para un buque a su llegada a estos puertos es cambiar a un combustible del 0,1% de contenido máximo de azufre una vez lleguen a puerto, salvo que, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas.

2. Directiva 2016/802 sobre contenido de azufre de los combustibles líquidos (versión codificada).

El pasado 21 de mayo, el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) publicó la Directiva 2016/802, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, y que les adjuntamos en el Anexo 2.

Para mayor claridad, una Directiva codificada es un tipo específico de directiva que publica un texto consolidado, siguiendo un procedimiento legislativo, y por tanto adquiere un carácter oficial.

Por tanto, esta nueva Directiva no introduce ningún cambio en las normas que actualmente están en vigor sobre esta materia, únicamente se ha publicado una versión codificada de la Directiva 1999/32, que ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones, para mayor claridad y coherencia a la hora de consultarla.

Saludos cordiales,

Manuel Carlier
Director General



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

INSTRUCCIÓN DE SERVICIO Nº 4./2016

SOBRE EL CONTENIDO DE AZUFRE DE LOS COMBUSTIBLES DE USO MARITIMO

Con objeto de facilitar una aplicación uniforme de la Instrucción de Servicio 5/2015 y aclarar lo indicado en los puntos 3 y 4 de la misma, se indica lo siguiente:

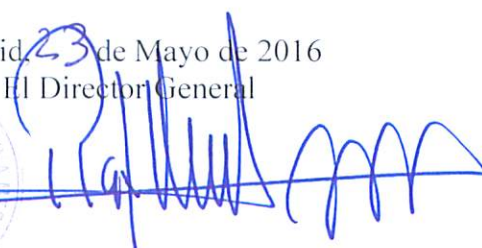
La zona económica exclusiva aprobada mediante Real Decreto 236/2013, de 5 de abril, por el que se establece la Zona Económica Exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental, y que se recoge como Anexo en la Instrucción de Servicio 5/2015, no se aplica en el Estrecho de Gibraltar ni en el Mar de Alborán, ya que su límite Oeste viene trazado por una línea que se extiende desde el límite exterior del mar territorial, hasta un punto de coordenadas I: 35° 57,46'N; L: 2° 5,31'W (datum WGS84), situado en demora 173° de Cabo de Gata y distante 46 millas náuticas del mismo, continuando hacia el Este hasta los límites indicados en dicho Real Decreto, por lo que hacia el Oeste de esa demora, España carece de Zona Económica Exclusiva, contando solamente con mar territorial.

Por tanto, los buques de pasajeros que efectúan servicios regulares en esa zona, i.e., entre Málaga, Motril y Almería con el puerto de Melilla, y viceversa, fuera de las aguas territoriales podrán consumir combustibles con un contenido de azufre de hasta 3,5% en masa. Se aclara también que, dado que en Ceuta y Melilla no hay declarado mar territorial, se puede consumir combustible con 3,5% de azufre hasta la llegada a dichos puertos y viceversa.

Para un mejor entendimiento se ha modificado las tablas del anexo a la Instrucción de Servicio.

Respecto a la moratoria establecida por la Instrucción de Servicio 1/2016, se indica que en breves fechas se reunirá el Comité para la Aplicación de la Directiva de azufre que tratará esta cuestión referida a los buques de crucero en circuitos regulares para una aplicación homogénea en los Estados Miembros de la Unión Europea.

Madrid, 23 de Mayo de 2016
El Director General



D. Rafael Rodríguez Valero

ANEXO

BUQUES DE PASAJE en servicio regular, y buques de crucero con circuitos entre puertos europeos, que se comporten como "servicios regulares". Zona de navegación: Mar Mediterráneo.

TRÁFICO	Puerto de salida		Fuera de ZEE	Puerto de llegada	
	Atracados o Fondeados en puerto	Desde inicio maniobra de salida hasta límite ZEE (200 millas de la costa, según definición RD 236/2013) ¹		ZEE ¹	Atracados o Fondeados en puerto
— Península – Baleares	0,1%	1,5% ⁽²⁾	-----	1.5% ⁽²⁾	0,1%
— Península y Baleares			3,5% ⁽³⁾		
— Península-Puertos de la UE del Mediterráneo (Italia, sur de Francia, etc.)					
Interinsular Baleares		-----			
Estrecho - Norte de África		Desde Inicio de maniobra hasta límite de aguas territoriales: 1,5% ⁽²⁾	3,5% ⁽³⁾	---- ⁽⁵⁾	⁽³⁾ ⁽⁴⁾
— Puertos sur Península - Ceuta/Melilla					
— Puertos Península - Norte África ³ (Tánger, Nador, Orán, etc.)					

Los buques deberán cumplir el límite de azufre de máximo 0,1% en masa, en las Zonas de Control de las Emisiones (ECAs), establecidas en el mar Báltico, mar del Norte y canal de la Mancha, costa de EEUU y Canadá, mar Caribe y Puerto Rico en el caso de realizar un viaje por dichas zonas.

¹ En el Mediterráneo Noroccidental, España cuenta con Zona Económica Exclusiva aprobada por Real Decreto 236/2013. (Ver información en páginas siguientes).

² A partir 01/01/2020 a nivel europeo y en aplicación del Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, modificado: 0,5%.

³ Está previsto que la OMI también adopte el límite global de 0,5% a partir del 1/01/2020, pero se podría retrasar esta exigencia al 01/01/2025 dependiendo del resultado de un estudio que la OMI va a llevar a cabo en 2018.

⁴ Argelia no ha ratificado el Anexo VI del Convenio MARPOL. Dependiendo legislación de terceros países.

⁵ En Ceuta y Melilla no hay mar territorial, por lo que se puede utilizar combustible con 3,5% hasta la llegada, y viceversa.

BUQUES DE PASAJE en servicio regular, y buques de crucero con circuitos entre puertos europeos, que se comporten como "servicios regulares". Zona de navegación: Océano Atlántico.

TRÁFICO	Puerto de salida		Fuera de ZEE	Puerto de llegada	
	Atracados o Fondeados en puerto	Desde inicio maniobra de salida hasta límite ZEE (200 millas de la costa)		ZEE	Atracados o Fondeados en puerto
Península – Canarias	0,1%	1,5% ⁽²⁾	3,5% ⁽³⁾	3,0% ⁽⁵⁾ ⁽³⁾	
Península – Puertos de la UE fuera de ECAs				1,5% ⁽²⁾	0,1%
Península –Puertos dela UE dentro ECAs				0,1% Dentro zona ECA	
Interinsular Canarias ⁽⁵⁾	3,0% ⁽⁵⁾ ⁽³⁾				

Los buques deberán cumplir el límite de azufre de máximo 0,1% en masa, en las Zonas de Control de las Emisiones (ECAs), establecidas en el mar Báltico, mar del Norte y canal de la Mancha, costa de EEUU y Canadá, mar Caribe y Puerto Rico en el caso de que vayan a realizar un viaje por dichas zonas.

² A partir 01/01/2020 a nivel europeo y en aplicación del Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, modificado: 0,5%.

³ Está previsto que la OMI también adopte el límite global de 0,5% a partir del 1/01/2020, pero se podría retrasar esta exigencia al 01/01/2025 dependiendo del resultado de un estudio que la OMI va a llevar a cabo en 2018.

⁵ Canarias se considera región ultra periférica, incluyéndose las aguas lindantes a las Islas.

BUQUES DE CARGA. Zona de navegación: Mar Mediterráneo.

TRÁFICO	Puerto de salida		Fuera de ZEE	Puerto de llegada	
	Atracados o Fondeados en puerto	Desde inicio maniobra de salida hasta límite ZEE (200 millas de la costa, según definición RD 236/2013) ¹		ZEE	Atracados o Fondeados en puerto
Interinsular Baleares	0,1%	3,5% ⁽²⁾ ⁽³⁾	3,5% ⁽³⁾	3,5% ⁽²⁾ ⁽³⁾	0,1%
Península – Baleares					
España – Puertos de la UE del Mediterráneo ¹ (Italia, sur de Francia, etc.)					
Península – Ceuta/Melilla					
Península - Norte África ⁴ (Tánger, Nador, Orán, etc.)					⁽⁴⁾

BUQUES DE CARGA. Zona de navegación: Océano Atlántico

TRÁFICO	Puerto de salida		Fuera de ZEE	Puerto de llegada	
	Atracados o Fondeados en puerto	Desde inicio maniobra de salida hasta límite ZEE (200 millas de la costa)		ZEE	Canarias ⁽⁵⁾ y Atracados o Fondeados en puerto
Península– Canarias ⁵	0,1%	3,5% ⁽³⁾	3,5% ⁽³⁾	3,5% ⁽³⁾	3% ⁽⁵⁾ ⁽³⁾
España- Puertos de la UE fuera ECAs				0,1% Dentro zona ECA	0,1%
España- Puertos de la UE dentroECAs					
Interinsular Canarias ⁵	3% ⁽⁵⁾ ⁽³⁾				

Los buques deberán cumplir el límite de azufre de máximo 0,1% en masa, en las Zonas de Control de las Emisiones (ECAs), establecidas en el mar Báltico, mar del Norte y canal de la Mancha, costa de EEUU y Canadá, mar Caribe y Puerto Rico en el caso de que vayan a realizar un viaje por dichas zonas.

¹En el Mediterráneo Noroccidental, España cuenta con Zona Económica Exclusiva aprobada por Real Decreto 236/2013. (Ver información en páginas siguientes).

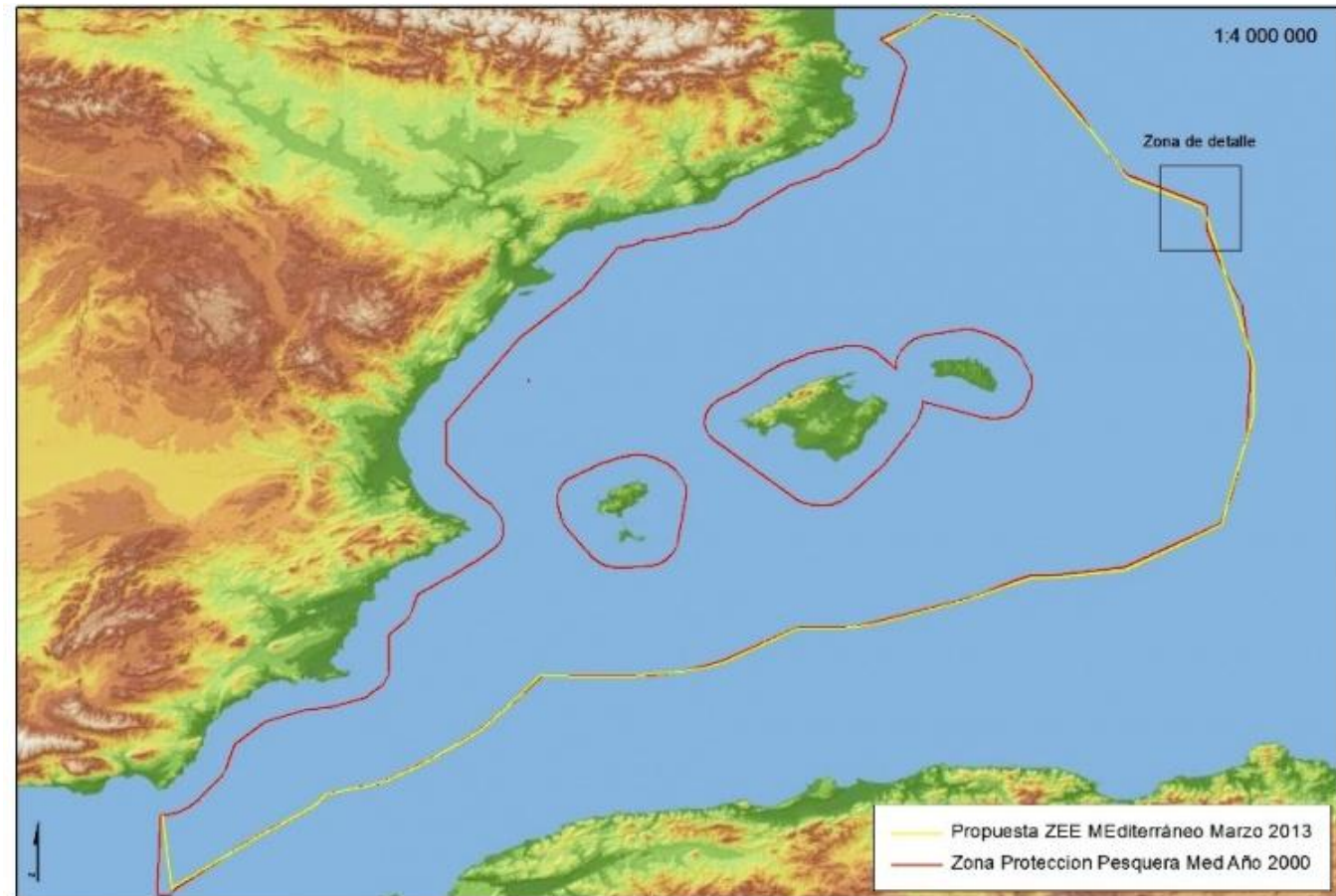
² A partir 01/01/2020, a nivel europeo y en aplicación del Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, modificado: 0,5%.

³ Está previsto que la OMI también adopte el límite global de 0,5% a partir del 1/01/2020, pero se podría retrasar esta exigencia al 01/01/2025.

⁴ Dependiendo legislación de terceros países.

⁵ Canarias se considera región ultra periférica, incluyéndose las aguas lindantes a las Islas.

MAPA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA
EN EL MEDITERRÁNEO SEGÚN DEFINI-
CIÓN RD 236/2013.



LIMITES ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA EN EL MEDITERRANEO SEGÚN DEFINICIÓN RD 236/2013.

DATUM WGS 84

Punto	Latitud			Longitud		
	Grados	Minutos	–	Grados	Minutos	–
1	36	31,21	N	2	9,67	W
2	35	57,46	N	2	5,31	W
3	36	3,06	N	1	54,90	W
4	36	16,55	N	1	33,40	W
5	36	22,37	N	1	23,33	W
6	36	30,17	N	1	8,33	W
7	36	34,96	N	0	59,73	W
8	36	41,09	N	0	52,81	W
9	36	41,61	N	0	51,12	W
10	36	45,33	N	0	32,57	W
11	36	46,90	N	0	26,82	W
12	36	50,81	N	0	17,82	W
13	36	55,30	N	0	8,54	W
14	36	57,55	N	0	3,90	W
15	37	2,63	N	0	5,09	E
16	37	10,28	N	0	17,31	E
17	37	21,86	N	0	31,16	E
18	37	35,84	N	0	46,02	E
19	37	36,48	N	0	47,06	E
20	37	36,06	N	0	57,62	E
21	37	35,82	N	1	28,79	E
22	37	36,69	N	1	36,06	E

23	37	38,10	N	1	52,18	E
24	37	40,12	N	2	2,40	E
25	37	42,23	N	2	11,05	E
26	37	58,19	N	2	46,00	E
27	37	58,78	N	3	10,60	E
28	37	59,21	N	3	13,17	E
29	38	0,71	N	3	22,19	E
30	38	12,40	N	4	6,93	E
31	38	17,65	N	4	22,06	E
32	38	21,81	N	4	35,07	E
33	38	22,59	N	4	49,29	E
34	38	25,53	N	5	18,34	E
35	38	37,39	N	5	44,06	E
36	38	46,85	N	6	3,37	E
37	38	57,03	N	6	6,29	E
38	39	37,49	N	6	18,00	E
39	40	1,63	N	6	18,00	E
40	40	36,24	N	6	7,63	E
41	41	9,42	N	5	56,61	E
42	41	14,85	N	5	53,23	E
43	41	25,51	N	5	25,89	E

Punto	Latitud			Longitud		
	Grados	Minutos	–	Grados	Minutos	–
44	41	27,35	N	5	20,17	E
45	41	40,26	N	5	10,54	E
46	41	50,55	N	5	2,39	E
47	41	51,53	N	5	1,31	E
48	42	30,00	N	4	29,25	E
49	42	31,67	N	4	27,22	E
50	42	42,68	N	4	10,00	E
51	42	44,90	N	3	49,73	E
52	42	35,15	N	3	32,14	E
53	42	32,65	N	3	28,71	E
54	42	31,65	N	3	25,88	E

DEFINICIÓN DE “BUQUES ATRACADOS” DE LA DIRECTIVA 1999/32/CE, enmendada.

Artículo 2:

3 décimo) buques atracados: buques firmemente amarrados o anclados en un puerto comunitario cuando están cargando, descargando o en estacionamiento (*hotelling*), incluso cuando no efectúan operaciones de carga;

Article 2:

3i. ships at berth means ships which are securely moored or anchored in a Community port while they are loading, unloading or hotelling, including the time spent when not engaged in cargo operations;

DIRECTIVA (UE) 2016/802 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 11 de mayo de 2016
relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos
(versión codificada)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 1999/32/CE del Consejo ⁽³⁾ ha sido modificada en varias ocasiones ⁽⁴⁾ y de forma sustancial. Conviene, en aras de la claridad y la racionalidad, proceder a la codificación de dicha Directiva.
- (2) Uno de los objetivos de la política medioambiental de la Unión, definida en los programas de medio ambiente y, en particular, en el Sexto Programa de Medio Ambiente adoptado por la Decisión n.º 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾, y el Séptimo Programa de Medio Ambiente adoptado por la Decisión n.º 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ es alcanzar unos niveles de calidad del aire tales que no den lugar a impactos negativos significativos ni a riesgos para la salud humana ni para el medio ambiente.
- (3) El artículo 191, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente tiene como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Unión.
- (4) La presente Directiva fija el contenido máximo autorizado de azufre del fuelóleo pesado, del gasóleo, del gasóleo para uso marítimo y del combustible diésel para uso marítimo utilizados en la Unión.
- (5) Las emisiones procedentes de los buques debido a la combustión de combustibles para uso marítimo con un alto contenido de azufre contribuyen a la contaminación del aire en forma de dióxido de azufre y partículas, lo que perjudica a la salud humana y al medio ambiente y participa en los depósitos ácidos. Sin las medidas establecidas en la presente Directiva, las emisiones procedentes de los buques serían, rápidamente, superiores a las emisiones de todas las fuentes terrestres.

⁽¹⁾ DO C 12 de 15.1.2015, p. 117.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 9 de marzo de 2016 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 11 de abril de 2016.

⁽³⁾ Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE (DO L 121 de 11.5.1999, p. 13).

⁽⁴⁾ Véase el anexo III, parte A.

⁽⁵⁾ Decisión n.º 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2002, por la que se establece el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente (DO L 242 de 10.9.2002, p. 1).

⁽⁶⁾ Decisión n.º 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2020 «Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta» (DO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

- (6) La acidificación y el dióxido de azufre atmosférico dañan los ecosistemas sensibles, reducen la diversidad biológica y el valor recreativo y tienen efectos negativos en la producción agrícola y el crecimiento de los bosques. La lluvia ácida en los medios urbanos puede deteriorar considerablemente los edificios y el patrimonio arquitectónico. La contaminación por dióxido de azufre puede afectar también significativamente a la salud humana, en particular la de aquellos sectores de la población que padecen enfermedades respiratorias.
- (7) La acidificación es un fenómeno transfronterizo que exige, además de soluciones nacionales o locales, soluciones de la Unión.
- (8) Las emisiones de dióxido de azufre contribuyen a la formación de partículas en la atmósfera.
- (9) La contaminación del aire causada por los buques atracados en puerto es una grave causa de preocupación para muchas ciudades portuarias, en lo que respecta a sus esfuerzos por respetar los límites de calidad del aire establecidos por la Unión.
- (10) Los Estados miembros deben fomentar el uso de la red eléctrica en tierra toda vez que, hoy en día, la alimentación de electricidad de los buques se hace generalmente con ayuda de motores auxiliares.
- (11) La Unión y los Estados miembros como tales son Partes Contratantes del Convenio de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), de 13 de noviembre de 1979, sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia. El segundo Protocolo de la CEPE sobre contaminación transfronteriza por dióxido de azufre establece que las Partes Contratantes deben reducir sus emisiones de dióxido de azufre como mínimo en el 30 % especificado en el primer Protocolo, y el segundo Protocolo de la CEPE se basa en la premisa de que las cargas y los niveles críticos continuarán superándose en algunas zonas sensibles. Aún serán necesarias nuevas medidas destinadas a reducir las emisiones de dióxido de azufre. Las Partes Contratantes deben, por tanto, reducir aún más sus emisiones de dióxido de azufre.
- (12) Desde hace décadas, se reconoce que el azufre naturalmente presente en pequeñas cantidades en el petróleo y el carbón es la fuente más importante de emisiones de dióxido de azufre y que estas son una de las causas principales de la lluvia ácida y de la contaminación atmosférica que afectan a numerosas zonas urbanas e industriales.
- (13) Algunos estudios han demostrado que los beneficios derivados de reducir las emisiones de azufre mediante reducciones del contenido de azufre de los combustibles serán, con frecuencia, considerablemente superiores a los costes estimados para la industria en la presente Directiva. Existe y está bien implantada la tecnología para reducir el nivel de azufre de los combustibles líquidos.
- (14) Conforme al artículo 193 del TFUE, la presente Directiva no debe ser un obstáculo para el mantenimiento o la adopción, por parte de cada Estado miembro, de medidas de mayor protección para fomentar una rápida aplicación en relación con el contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo, por ejemplo utilizando métodos de reducción de emisiones fuera de las zonas de control de las emisiones de SO_x. Dichas medidas deben ser compatibles con los Tratados y han de notificarse a la Comisión.
- (15) Antes de adoptar medidas de mayor protección, el Estado miembro debe notificar los proyectos de medidas a la Comisión con arreglo a la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (16) El TFUE exige tener en consideración las características especiales de las regiones ultraperiféricas de la Unión, a saber, los departamentos franceses de ultramar, las Azores, Madeira y las Islas Canarias.
- (17) En relación con el límite establecido para el contenido de azufre del fuelóleo pesado, es conveniente prever excepciones para aquellos Estados miembros y regiones en los que las condiciones medioambientales lo permitan.
- (18) En relación con el límite establecido para el contenido de azufre del fuelóleo pesado, es conveniente asimismo prever excepciones para su uso en instalaciones de combustión que cumplan los valores límite de emisiones establecidos en la Directiva 2001/80/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, o en el anexo V de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2001/80/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión (DO L 309 de 27.11.2001, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

- (19) En el caso de las instalaciones de combustión de las refinerías excluidas del ámbito del artículo 3, apartado 2, letra d), o del artículo 3, apartado 3, letra c), de la presente Directiva, la media de emisiones de dióxido de azufre en instalaciones de este tipo no debe superar los límites fijados en la Directiva 2001/80/CE, o en el anexo V de la Directiva 2010/75/UE, o en cualquier revisión futura de dichas Directivas. Al aplicar la presente Directiva, los Estados miembros deben tener presente que la sustitución por combustibles distintos de los referidos en el artículo 2 no debe producir un aumento de las emisiones de contaminantes que contribuyan a la acidificación.
- (20) En 2008, la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó una Resolución para modificar el anexo VI del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 («Convenio MARPOL»), que incluye reglas para la prevención de la contaminación atmosférica por los buques. El anexo VI revisado del Convenio MARPOL entró en vigor el 1 de julio de 2010.
- (21) El anexo VI revisado del Convenio MARPOL introduce, en particular, límites de azufre más estrictos para los combustibles de uso marítimo en las zonas de control de las emisiones de SO_x (1,00 % a partir del 1 de julio de 2010 y 0,10 % a partir del 1 de enero de 2015), así como en las zonas marítimas fuera de las zonas de control de las emisiones de SO_x (3,50 % a partir del 1 de enero de 2012 y, en principio, 0,50 % a partir del 1 de enero de 2020). La mayoría de los Estados miembros están obligados, de acuerdo con sus compromisos internacionales, a exigir que los buques utilicen combustibles con un contenido máximo de azufre del 1,00 % en las zonas de control de las emisiones de SO_x desde el 1 de julio de 2010. Para garantizar la coherencia con el Derecho internacional y asegurar la correcta ejecución en la Unión de las nuevas normas sobre el azufre establecidas a nivel internacional, la presente Directiva debe alinearse con el anexo VI revisado del Convenio MARPOL. Para garantizar una calidad mínima del combustible utilizado por los buques a efectos del cumplimiento de las normas bien mediante los combustibles o bien mediante la tecnología, no debe permitirse la utilización en la Unión de combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre supere la norma general del 3,50 % en masa, excepto los suministrados a buques que utilicen métodos de reducción de emisiones que operen con sistemas cerrados.
- (22) Es posible modificar el anexo VI del Convenio MARPOL sobre las zonas de control de las emisiones de SO_x de conformidad con los procedimientos de la OMI. En caso de que en el anexo VI del Convenio MARPOL se introduzcan nuevos cambios, incluidas excepciones, con respecto a la aplicación de los límites en las zonas de control de las emisiones de SO_x , la Comisión debe examinar dichos cambios y, en su caso, presentar sin demora la propuesta necesaria, de conformidad con el TFUE, para alinear plenamente esta Directiva con las reglas de la OMI sobre las zonas de control de las emisiones de SO_x .
- (23) La designación de nuevas zonas de control de emisiones debe someterse al procedimiento de la OMI en virtud del anexo VI del Convenio MARPOL, sustentarse en motivos medioambientales y económicos bien fundados y ser avalada por datos científicos.
- (24) De conformidad con la Regla 18 del anexo VI revisado del Convenio MARPOL, los Estados miembros deben actuar para asegurar la disponibilidad de combustibles para uso marítimo conformes a la presente Directiva.
- (25) Habida cuenta de la dimensión global de las políticas medioambientales y de las emisiones procedentes de los buques, deben establecerse a escala mundial unas normas ambiciosas en materia de emisiones.
- (26) En la OMI, la Unión va a seguir abogando por una protección más eficaz de las zonas sensibles a las emisiones de SO_x , así como por la reducción del contenido máximo de azufre del fuelóleo para calderas.
- (27) Los buques de pasajeros operan principalmente en los puertos o cerca de las zonas costeras y su impacto sanitario y ambiental es significativo. Con objeto de mejorar la calidad del aire en torno a los puertos y las costas, esos buques están obligados a utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido máximo de azufre del 1,5 % hasta que se apliquen normas para el azufre más estrictas a todos los buques en las aguas territoriales, las zonas económicas exclusivas y las zonas de control de la contaminación de los Estados miembros.
- (28) Con vistas a facilitar la transición hacia nuevas tecnologías de los motores, lo que permitiría reducir en mayor medida las emisiones en el sector marítimo, la Comisión debe seguir estudiando las posibilidades para permitir y fomentar la instalación de motores de gas en los buques.
- (29) Para alcanzar los objetivos de la presente Directiva, es preciso que se ejecuten correctamente las obligaciones relativas al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. La experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva 1999/32/CE ha puesto de manifiesto la necesidad de un régimen de supervisión y ejecución más estricto a fin de garantizar una aplicación adecuada de la presente Directiva. A tal fin, es necesario que los Estados miembros garanticen que el muestreo del combustible para uso marítimo comercializado o utilizado a bordo de los buques se realiza con la suficiente frecuencia y exactitud, y que se efectúa periódicamente la verificación de los diarios de navegación y los comprobantes de entrega de carburante de los buques. También es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de incumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva. Para garantizar una mayor transparencia de la información, conviene prever asimismo que el registro de proveedores locales de combustible para uso marítimo se ponga a disposición del público.

- (30) El cumplimiento de unos límites bajos respecto al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, especialmente en las zonas de control de las emisiones de SO_x, podría traducirse en un aumento significativo del precio de dichos combustibles, al menos a corto plazo, y repercutir negativamente en la competitividad del transporte marítimo de corta distancia frente a otros modos de transporte, así como en la competitividad de las empresas del sector en países limítrofes de dichas zonas. Se requieren soluciones adecuadas para reducir los costes de cumplimiento de los sectores afectados, por ejemplo permitiendo otros métodos de cumplimiento más rentables que los basados en los combustibles y prestando, llegado el caso, el apoyo necesario. Sobre la base, entre otras fuentes, de los informes de los Estados miembros, la Comisión debe supervisar estrechamente las repercusiones del cumplimiento de las nuevas normas de calidad del combustible en el sector del transporte marítimo, especialmente por lo que respecta al posible cambio modal del transporte marítimo al transporte por carretera y, en su caso, debe proponer medidas adecuadas para contrarrestar esta tendencia.
- (31) Es importante limitar el cambio modal del transporte marítimo al transporte por carretera, dado que una proporción cada vez mayor de mercancías transportadas por carretera supondría una contradicción, en muchos casos, con los objetivos de la Unión relativos al cambio climático de la Unión y aumentaría la congestión.
- (32) Los costes de los nuevos requisitos para reducir las emisiones de dióxido de azufre pueden conllevar un cambio modal del transporte marítimo al transporte por carretera y repercutir negativamente en la competitividad de las empresas. La Comisión debe utilizar plenamente instrumentos como Marco Polo y la red transeuropea de transporte para prestar una asistencia específica de forma que se minimice el riesgo de cambio modal. Los Estados miembros pueden considerar necesario prestar ayuda a los operadores afectados por la presente Directiva, de conformidad con las normas aplicables sobre ayudas estatales.
- (33) De conformidad con las orientaciones existentes sobre las ayudas estatales para la protección del medio ambiente y sin perjuicio de futuros cambios al respecto, los Estados miembros pueden prestar ayuda estatal a los operadores afectados por la presente Directiva, incluida una ayuda para las operaciones de adaptación de los buques existentes, cuando dichas medidas de ayuda se consideren compatibles con el mercado interior, de conformidad con los artículos 107 y 108 del TFUE, habida cuenta, en particular, de las orientaciones aplicables sobre ayudas estatales para la protección del medio ambiente. En este contexto, la Comisión puede tener en cuenta que el uso de algunos métodos de reducción de emisiones va más allá de los requisitos de la presente Directiva, al reducir no solo las emisiones de dióxido de azufre, sino también otras emisiones.
- (34) Debe facilitarse el acceso a los métodos de reducción de emisiones. Esos métodos pueden dar lugar a reducciones de las emisiones al menos equivalentes, si no superiores, a las que se obtienen utilizando combustible con bajo contenido de azufre, siempre que no tengan repercusiones negativas importantes en el medio ambiente, como los ecosistemas marinos, y se hayan puesto a punto con arreglo a unos mecanismos de aprobación y control adecuados. Conviene que los métodos alternativos ya conocidos, como la utilización de sistemas embarcados de depuración de gases de escape, la mezcla de combustible para uso marítimo y gas natural licuado o el uso de biocombustibles sean reconocidos en la Unión. Es importante promover el ensayo y la puesta a punto de nuevos métodos de reducción de emisiones, a fin, entre otras razones, de limitar el cambio modal del transporte marítimo al transporte por carretera.
- (35) Los métodos de reducción de emisiones pueden lograr importantes reducciones de emisiones. Por consiguiente, la Comisión debe promover el ensayo y desarrollo de esas tecnologías, considerando, entre otros aspectos, la posibilidad de establecer un programa conjunto cofinanciado con la industria, que esté basado en principios de programas similares, como el programa «Clean Sky».
- (36) La Comisión, en colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas, debe seguir desarrollando las medidas definidas en el Documento de Trabajo de los Servicios de la Comisión de 16 de septiembre de 2011, titulado «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox» (Reducción de las emisiones de contaminantes procedentes del transporte marítimo y herramientas para un transporte sostenible por vía acuática).
- (37) En caso de que se produzca una interrupción del suministro de petróleo crudo o de derivados del petróleo o de otros hidrocarburos, la Comisión podrá autorizar la aplicación de un valor límite más elevado en el territorio de un Estado miembro.
- (38) Los Estados miembros deben establecer los mecanismos de control apropiados para vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva. Deben presentarse a la Comisión informes sobre el contenido de azufre de los combustibles líquidos.
- (39) Es necesario que la presente Directiva aporte indicaciones más detalladas sobre el contenido y el formato de los informes para garantizar unos informes más armonizados.

- (40) Deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la modificación de los valores equivalentes de emisión para los métodos de reducción de emisiones, y de los criterios de utilización de dichos métodos, establecidos en los anexos I y II de la presente Directiva con el fin de adaptarlos al progreso científico y técnico de tal modo que se logre una profunda coherencia con los instrumentos pertinentes de la OMI, así como por lo que respecta a la modificación del artículo 2, letras a) a e) y p), del artículo 13, apartado 2, letra b), inciso i) y del artículo 13, apartado 3, de la presente Directiva a fin de adaptar esas disposiciones al progreso científico y técnico. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (41) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (42) Conviene que el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) establecido por el Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ asista a la Comisión en la aprobación de los métodos de reducción de emisiones que no están regulados por la Directiva 96/98/CE del Consejo ⁽³⁾.
- (43) Es importante establecer unas sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias para la aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros deben incluir en ellas multas calculadas de tal manera que se garantice que estas priven al menos a los responsables de los beneficios económicos derivados de su incumplimiento, y que se aumenten gradualmente en caso de incumplimientos reiterados. Los Estados miembros deben notificar a la Comisión el régimen de sanciones.
- (44) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho interno de las Directivas que se indican el anexo III, parte B.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva tiene por objeto reducir las emisiones de dióxido de azufre producidas por la combustión de determinados tipos de combustibles líquidos y aminorar así los efectos nocivos de dichas emisiones para el hombre y el medio ambiente.
2. La reducción de las emisiones de dióxido de azufre producidas por la combustión de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo se logrará estableciendo límites al contenido de azufre de dichos combustibles como condición para su uso en el territorio, las aguas territoriales, las zonas económicas exclusivas o las zonas de control de la contaminación de los Estados miembros.

No obstante, las limitaciones en el contenido de azufre de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo establecidas en la presente Directiva no se aplicarán:

- a) al combustible destinado a fines de investigación y pruebas;
- b) al combustible destinado a ser transformado antes de su combustión final;
- c) al combustible que vaya a ser transformado en la industria del refino;
- d) al combustible utilizado y comercializado en las regiones ultraperiféricas de la Unión, siempre que los Estados miembros competentes puedan garantizar que en esas regiones:
 - i) se respetan las normas de calidad del aire,
 - ii) no se utiliza fuelóleo pesado cuyo contenido en azufre supere el 3 % en masa;

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 96/98/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos (DO L 46 de 17.2.1997, p. 25).

- e) al combustible utilizado por los buques de guerra y demás buques destinados a usos militares. Sin embargo, los Estados miembros tratarán de garantizar, mediante la adopción de medidas oportunas que no perjudiquen las operaciones ni la capacidad operativa de dichos buques, que estos funcionan, dentro de lo que es razonable y práctico, en consonancia con lo dispuesto en la presente Directiva;
- f) a la utilización de combustible en un buque que sea necesaria para el fin concreto de proteger la seguridad de un buque o para salvar vidas en el mar;
- g) a la utilización de combustible en un buque que sea necesaria a causa de los daños sufridos por un buque o sus equipos, siempre que después de producirse el daño se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al máximo el exceso de emisiones y se tomen medidas lo antes posible para reparar los daños. La presente disposición no se aplicará si el propietario o el capitán han actuado con la intención de causar el daño o con imprudencia temeraria;
- h) sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, al combustible utilizado a bordo de buques que utilicen métodos de reducción de emisiones con arreglo a los artículos 8 y 10.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «fuelóleo pesado»:
 - i) cualquier combustible líquido derivado del petróleo, con exclusión del combustible para uso marítimo, clasificado en los códigos NC 2710 19 51 a 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 o 2710 20 39, o
 - ii) cualquier combustible líquido derivado del petróleo distinto del gasóleo definido en la letra b) y distinto de los combustibles para uso marino de acuerdo con la definición de las letras c), d) y e) que, debido a sus límites de destilación, pertenezca a la clase del fuelóleo pesado destinado a utilizarse como combustible y del que menos del 65 % en volumen (comprendidas las pérdidas) se destile a 250 °C por el método ASTM D86. Si la destilación no se puede determinar mediante el método ASTM D86, el producto derivado del petróleo también se clasificará como fuelóleo pesado;
 - b) «gasóleo»:
 - i) cualquier combustible líquido derivado del petróleo, con exclusión del combustible para uso marítimo, clasificado en los códigos NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 o 2710 20 19, o
 - ii) cualquier combustible líquido derivado del petróleo, con exclusión del combustible para uso marítimo, del que menos del 65 % en volumen (comprendidas las pérdidas) se destile a 250 °C y por lo menos el 85 % en volumen (comprendidas las pérdidas) se destile a 350 °C por el método ASTM D86.
- Se excluyen de esta definición los combustibles diésel tal y como se definen en el artículo 2, punto 2, de la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Los combustibles utilizados en maquinaria móvil distinta de la de carretera y en tractores agrícolas quedan excluidos de la presente definición;
- c) «combustible para uso marítimo»: cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado a ser usado a bordo de una embarcación, incluidos los combustibles definidos en la norma ISO 8217; incluye cualquier combustible líquido derivado del petróleo usado a bordo de buques de navegación interior o embarcaciones de recreo, como se definen respectivamente en el artículo 2 de la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y en el artículo 1, apartado 3, de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, cuando estas embarcaciones se hallan en el mar;
 - d) «combustible diésel para uso marítimo»: cualquier combustible para uso marítimo definido para la calidad DMB en la tabla I de ISO 8217, a excepción de la referencia al contenido de azufre;
 - e) «gasóleo para uso marítimo»: cualquier combustible para uso marítimo definido para las calidades DMX, DMA y DMZ en la tabla I de ISO 8217, a excepción de la referencia al contenido de azufre;

⁽¹⁾ Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

⁽²⁾ Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (DO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (DO L 164 de 30.6.1994, p. 15).

- f) «MARPOL»: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978;
- g) «anexo VI del MARPOL»: el anexo de MARPOL titulado «Normas para la prevención de la contaminación del aire provocada por los buques», añadido por el Protocolo de 1997;
- h) «Zonas de Control de Emisiones de SO_x»: las zonas marítimas definidas como tales por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el anexo VI del MARPOL;
- i) «buques de pasajeros»: buques que transportan más de 12 pasajeros, entendiéndose por pasajeros todas las personas que no son:
 - i) el capitán y los miembros de la tripulación o cualquier otra persona empleada o con algún cometido que cumplir a bordo del buque, en las actividades propias de este, y
 - ii) niños de edad inferior a un año;
- j) «servicios regulares»: una serie de travesías con pasajeros destinadas a garantizar el tráfico entre dos o más puertos, o una serie de viajes desde y hacia el mismo puerto sin escalas intermedias, bien:
 - i) con arreglo a un horario publicado, o
 - ii) con unas travesías tan regulares o frecuentes que pueden considerarse un horario;
- k) «buque de guerra»: todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares;
- l) «buques atracados»: buques firmemente amarrados o anclados en un puerto de la Unión cuando están cargando, descargando o en estacionamiento (*hotelling*), incluso cuando no efectúan operaciones de carga;
- m) «comercialización»: el suministro o la puesta a disposición de terceros, previo pago o a título gratuito, en cualquier punto de la jurisdicción de los Estados miembros, de combustibles para uso marítimo para su combustión a bordo; se excluye el suministro o la puesta a disposición de combustibles para uso marítimo para su exportación en tanques de carga;
- n) «regiones ultraperiféricas»: los departamentos franceses de ultramar, las Azores, Madeira y las Islas Canarias, tal como establece el artículo 349 del TFUE;
- o) «método de reducción de emisiones»: cualquier accesorio, material, dispositivo o aparato u otro procedimiento, combustible diferente o método de cumplimiento utilizado como alternativa al uso de combustibles para uso marítimo con un bajo contenido de azufre, que cumpla los requisitos de la presente Directiva y que sea verificable, cuantificable y aplicable;
- p) «método ASTM»: los métodos establecidos por la American Society for Testing and Materials en la edición de 1976 de las definiciones y especificaciones normalizadas de los derivados del petróleo y los lubricantes;
- q) «instalación de combustión»: todo dispositivo técnico de oxidación de combustibles destinado a la utilización del calor generado.

Artículo 3

Contenido máximo de azufre del fuelóleo pesado

1. Los Estados miembros garantizarán que no se utilice en su territorio fuelóleo pesado cuyo contenido de azufre supere el 1,00 % en masa.
2. Hasta el 31 de diciembre de 2015, siempre y cuando las autoridades competentes lleven a cabo una supervisión adecuada de las emisiones, el apartado 1 no se aplicará al fuelóleo pesado utilizado:
 - a) en las instalaciones de combustión contempladas en la Directiva 2001/80/CE, sujetas al artículo 4, apartados 1 o 2, o al artículo 4, apartado 3, letra a), de dicha Directiva, y que cumplan los límites de emisión de dióxido de azufre establecidos para esas instalaciones en dicha Directiva;
 - b) en las instalaciones de combustión contempladas en la Directiva 2001/80/CE, sujetas al artículo 4, apartado 3, letra b), y al artículo 4, apartado 6, de dicha Directiva, y cuyas emisiones medias mensuales de dióxido de azufre no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;

- c) en instalaciones de combustión no contempladas en las letras a) o b), y cuyas emisiones medias mensuales de dióxido de azufre no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;
 - d) para la combustión en refinerías, cuando las emisiones medias mensuales de dióxido de azufre promediadas entre todas las instalaciones de combustión de la refinería, independientemente del tipo de combustible o de combinación de combustibles usados, pero excluidas las instalaciones contempladas en las letras a) y b), las turbinas de gas y los motores de gas, no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco.
3. A partir del 1 de enero de 2016, siempre y cuando las autoridades competentes lleven a cabo una supervisión adecuada de las emisiones, el apartado 1 no se aplicará al fuelóleo pesado utilizado:
- a) en las instalaciones de combustión contempladas en el capítulo III de la Directiva 2010/75/UE, y que cumplan los límites de emisión de dióxido de azufre establecidos para esas instalaciones en el anexo V de la mencionada Directiva, o, en caso de que dichos valores límite de emisión no sean aplicables con arreglo a dicha Directiva, cuyas emisiones medias mensuales de dióxido de azufre no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;
 - b) en instalaciones de combustión no contempladas en la letra a), y cuyas emisiones medias mensuales de dióxido de azufre no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;
 - c) para la combustión en refinerías, cuando las emisiones medias mensuales de dióxido de azufre promediadas entre todas las instalaciones de combustión de la refinería, independientemente del tipo de combustible o de combinación de combustibles usados, pero excluidas las instalaciones contempladas en la letra a), las turbinas de gas y los motores de gas, no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco.

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las instalaciones de combustión que utilicen fuelóleo pesado con una concentración de azufre superior a la prevista en el apartado 1 no puedan funcionar sin un permiso de la autoridad competente que especifique los límites de emisión.

Artículo 4

Contenido máximo de azufre del gasóleo

Los Estados miembros garantizarán que no se utilicen en su territorio gasóleos cuyo contenido de azufre supere el 0,10 % en masa.

Artículo 5

Contenido máximo de azufre del combustible para uso marítimo

Los Estados miembros velarán por que no se utilicen en su territorio combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre supere el 3,50 % en masa, excepto los destinados al aprovisionamiento de buques que utilicen los métodos de reducción de emisiones contemplados en el artículo 8, que operen con sistemas cerrados.

Artículo 6

Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación de los Estados miembros, incluidas zonas de control de las emisiones de SO_x, y utilizados por buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia puertos de la Unión

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación no se utilicen combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere:

- a) a partir del 18 de junio de 2014, el 3,50 %;
- b) a partir del 1 de enero de 2020, el 0,50 %.

El presente apartado se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2 y 5 del presente artículo y en el artículo 7.

2. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas dentro de las zonas de control de emisiones de SO_x no se utilicen combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere:

- a) hasta el 31 de diciembre de 2014, el 1,00 %;
- b) a partir del 1 de enero de 2015, el 0,10 %.

El presente apartado se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión.

La Comisión tendrá debidamente en cuenta cualquier futuro cambio de los requisitos con arreglo al anexo VI del Convenio MARPOL aplicables dentro de las zonas de control de emisiones de SO_x y, cuando proceda, presentará sin demora las propuestas pertinentes con vistas a modificar la presente Directiva en consecuencia.

3. Las fechas de aplicación relativas al apartado 2 para cualquier zona marítima nueva, incluidos los puertos, que la OMI designe posteriormente como Zonas de Control de Emisiones de SO_x conforme a la Regla 14(3)(b) del anexo VI del MARPOL serán 12 meses después de la entrada en vigor de dicha designación.

4. Los Estados miembros serán responsables de hacer cumplir el apartado 2, al menos por lo que respecta:

- a los buques que enarbolan su pabellón, y
- en el caso de los Estados miembros ribereños de Zonas de Control de Emisiones de SO_x, los buques de cualquier pabellón mientras permanezcan en sus puertos.

Los Estados miembros podrán asimismo tomar medidas de ejecución adicionales con respecto a otros buques, de conformidad con el Derecho marítimo internacional.

5. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia cualquier puerto de la Unión no utilicen en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas fuera de las Zonas de Control de las Emisiones de SO_x combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre supere el 1,50 % en masa hasta el 1 de enero de 2020.

Los Estados miembros serán responsables de hacer cumplir este requisito, al menos por lo que respecta a los buques que enarbolan su pabellón y a los buques de cualquier pabellón mientras permanezcan en sus puertos.

6. Los Estados miembros exigirán que se cumplieren debidamente los diarios de navegación, incluido el registro de las operaciones de cambio de combustible.

7. Los Estados miembros se esforzarán por asegurar la disponibilidad de combustibles para uso marítimo que sean conformes con la presente Directiva e informarán a la Comisión de la disponibilidad de tales combustibles para uso marítimo en sus puertos y terminales.

8. Si un Estado miembro comprueba que un buque incumple las normas relativas a los combustibles para uso marítimo conformes con la presente Directiva, las autoridades competentes de dicho Estado miembro podrán exigir al buque:

- a) que presente un registro de las medidas adoptadas para tratar de lograr dicho cumplimiento, así como
- b) que aporte pruebas que demuestren que ha intentado adquirir combustible para uso marítimo conforme con la presente Directiva de acuerdo con su trayecto previsto y que, si no estaba disponible en la localidad prevista, ha intentado localizar fuentes alternativas de dicho combustible y que, a pesar de todos los esfuerzos por obtener combustible para uso marítimo conforme con la presente Directiva, este no estaba a la venta.

El buque no estará obligado, para lograr dicho cumplimiento, a desviarse del trayecto previsto ni a retrasarlo de manera injustificada.

Si un buque facilita la información a que se refiere el párrafo primero, el Estado miembro interesado tendrá en cuenta todas las circunstancias pertinentes y las pruebas presentadas para determinar las actuaciones que procedan, incluida la no adopción de medidas de control.

Cuando un buque no pueda adquirir combustible para uso marítimo que sea conforme con la presente Directiva, lo notificará al Estado cuyo pabellón enarbole y a la autoridad competente del puerto de destino relevante.

El Estado del puerto notificará a la Comisión los casos en los que un buque haya presentado pruebas de no disponibilidad de combustible para uso marítimo que sea conforme con la presente Directiva.

9. De conformidad con la Regla 18 del anexo VI del Convenio MARPOL, los Estados miembros deberán:

- a) mantener un registro público de proveedores locales de combustible para uso marítimo;
- b) asegurarse de que el contenido de azufre de todos los combustibles para uso marítimo vendidos en su territorio está documentado por el proveedor mediante un comprobante de entrega de combustible, acompañado por una muestra sellada firmada por el representante del buque receptor;
- c) tomar las medidas adecuadas contra los proveedores de combustible para uso marítimo si entregan combustible que no sea conforme con la especificación recogida en el comprobante de entrega de combustible;
- d) asegurarse de que se toman las medidas correctoras adecuadas para poner en conformidad a todo combustible para uso marítimo no conforme que se haya descubierto.

10. Los Estados miembros garantizarán que en su territorio no se comercialice combustible diésel para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 1,50 % en masa.

Artículo 7

Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques atracados en puertos de la Unión

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los buques que se indican seguidamente no utilicen combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la eventual operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida.

Los Estados miembros exigirán que se registre en el libro de navegación la hora a la que se efectúe toda operación de cambio de combustible.

2. Las disposiciones del apartado 1 no serán aplicables:

- a) cuando, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas;
- b) a los buques que apagan todas las máquinas y se conectan a la electricidad en tierra mientras están atracados en un puerto.

3. Los Estados miembros garantizarán que en su territorio no se comercialice gasóleo para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa.

Artículo 8

Métodos de reducción de emisiones

1. Los Estados miembros permitirán a los buques de cualquier pabellón utilizar métodos de reducción de emisiones en sus puertos, aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación, como alternativa a la utilización de combustibles para uso marítimo que cumplan los requisitos de los artículos 6 y 7, sin perjuicio de los apartados 2 y 4 del presente artículo.

2. Los buques que utilicen los métodos de reducción de emisiones contemplados en el apartado 1 deberán conseguir de forma continua reducciones de las emisiones de dióxido de azufre que sean al menos equivalentes a las que se lograrían con el uso de combustibles para uso marítimo que cumplan los requisitos de los artículos 6 y 7. Los valores de emisión equivalentes se determinarán con arreglo al anexo I.

3. Los Estados miembros incentivarán el uso de sistemas de suministro de electricidad desde la costa para los buques atracados en puerto como una solución alternativa para la reducción de emisiones.

4. Los métodos de reducción de emisiones contemplados en el apartado 1 se ajustarán a los criterios especificados en los instrumentos a que se refiere el anexo II.

5. Cuando se justifique a la luz del progreso científico y técnico por lo que se refiere a métodos alternativos de reducción de emisiones y a fin de velar por la estricta coherencia con los instrumentos y normas pertinentes adoptados por la OMI, la Comisión:

- a) adoptará actos delegados con arreglo al artículo 16 por los que se modifiquen el anexo I y el anexo II;
- b) adoptará actos de ejecución en los que se establezcan los requisitos detallados para la supervisión de las emisiones, cuando proceda. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

Artículo 9

Aprobación de los métodos de reducción de emisiones para su utilización a bordo de buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro

1. Los métodos de reducción de emisiones contemplados en la Directiva 96/98/CE serán aprobados de conformidad con dicha Directiva.
2. Los métodos de reducción de emisiones no contemplados en el apartado 1 del presente artículo serán aprobados de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 2099/2002, teniendo en cuenta lo siguiente:
 - a) las orientaciones elaboradas por la OMI;
 - b) los resultados de los ensayos realizados en virtud del artículo 10;
 - c) el impacto sobre el medio ambiente, inclusive las reducciones de emisiones realizables y los impactos sobre ecosistemas en puertos cercados, dársenas y estuarios, así como
 - d) la viabilidad de la supervisión y verificación.

Artículo 10

Ensayos de nuevos métodos de reducción de emisiones

Los Estados miembros, en su caso en cooperación con otros Estados miembros, podrán aprobar ensayos de métodos de reducción de emisiones en buques que enarbolan su pabellón o en zonas marítimas de su jurisdicción. Durante esos ensayos no será obligatoria la utilización de combustibles para uso marítimo que cumplan los requisitos de los artículos 6 y 7, siempre y cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) se notifiquen los ensayos por escrito a la Comisión y a cualquier puerto afectado como mínimo seis meses antes de su inicio;
- b) las autorizaciones de los ensayos no superen los dieciocho meses de duración;
- c) todos los buques implicados estén dotados de equipos inalterables de control continuo de las emisiones de gases de chimenea y los usen durante el período de ensayo;
- d) todos los buques implicados consigan unas reducciones de emisiones que sean al menos equivalentes a las que se lograrían mediante los límites de azufre en los combustibles especificados en la presente Directiva;
- e) existan sistemas adecuados de gestión de residuos para los residuos generados por los métodos de reducción de emisiones durante el período de ensayos;
- f) se proceda a una evaluación del impacto en el medio ambiente marino, especialmente en los ecosistemas de puertos cercados, dársenas y estuarios durante el período de ensayos, y
- g) los resultados completos se notifiquen a la Comisión y se hagan públicos en un plazo de seis meses a partir del final de los ensayos.

*Artículo 11***Medidas financieras**

Los Estados miembros podrán adoptar medidas financieras en favor de los operadores afectados por la presente Directiva, siempre que dichas medidas financieras sean acordes a las normas en materia de ayudas estatales aplicables y que vayan a adoptarse en este ámbito.

*Artículo 12***Cambios en el abastecimiento de combustibles**

Si, debido a una modificación súbita del abastecimiento de petróleo crudo, derivados del petróleo u otros hidrocarburos, resultara difícil para un Estado miembro aplicar los límites del contenido máximo de azufre previstos en los artículos 3 y 4, dicho Estado miembro informará de ello a la Comisión. La Comisión podrá autorizar que se aplique un límite superior en el territorio del Estado miembro de que se trate durante un período no superior a seis meses. Informará de su decisión al Consejo y a los Estados miembros. Cualquier Estado miembro podrá someter dicha decisión a la consideración del Consejo en el plazo de un mes. El Consejo, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión diferente en un plazo de dos meses.

*Artículo 13***Muestreo y análisis**

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para controlar mediante muestreos que el contenido de azufre de los combustibles utilizados se ajuste a lo dispuesto en los artículos 3 a 7. El muestreo empezará en la fecha en que entre en vigor el límite máximo de contenido de azufre del combustible correspondiente. Se llevará a cabo con una frecuencia periódica suficiente y en cantidades tales que las muestras sean representativas del combustible examinado y, en el caso del combustible para uso marítimo, del combustible utilizado por los buques en las correspondientes zonas marítimas y puertos. Las muestras serán analizadas sin retrasos injustificados.
2. Se utilizarán los siguientes métodos de muestreo, análisis e inspección del combustible para uso marítimo, según proceda:
 - a) inspección de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques, y
 - b) si procede, los siguientes métodos de muestreo y análisis:
 - i) muestreo del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo cuando se esté suministrando a los buques, de conformidad con las Directrices relativas al muestreo del fuelóleo para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo VI revisado del Convenio MARPOL aprobado el 17 de julio de 2009 por la Resolución 182(59) del Comité de Protección del Medio Marino (MARPOL) de la OMI, y análisis de su contenido de azufre, o bien
 - ii) muestreo y análisis del contenido de azufre del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo contenido en tanques, cuando sea viable desde un punto de vista económico y técnico, y en muestras selladas a bordo de los buques.
3. El método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre será el método ISO 8754 (2003) o EN ISO 14596:2007.

Para determinar si el combustible para uso marítimo entregado y utilizado a bordo de los buques cumple los límites de azufre establecidos en los artículos 4 a 7, se utilizará el procedimiento de verificación del combustible establecido en el anexo VI, apéndice VI, del Convenio MARPOL.

4. Se confieren a la Comisión competencias para adoptar actos de ejecución en lo referente a:
 - a) la frecuencia del muestreo;
 - b) los métodos de muestreo;
 - c) la definición de muestra representativa del combustible examinado.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 17, apartado 2.

*Artículo 14***Informes y revisión**

1. Basándose en los resultados de los muestreos, análisis e inspecciones efectuados de conformidad con el artículo 13, los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, un informe relativo al cumplimiento de las normas sobre el azufre establecidas en la presente Directiva en el año anterior.

Sobre la base de los informes recibidos de conformidad con el párrafo primero del presente apartado y de las notificaciones relativas a la falta de disponibilidad de combustible para uso marítimo conforme con la presente Directiva presentadas por los Estados miembros con arreglo al artículo 6, apartado 8, la Comisión deberá elaborar y publicar, en los 12 meses siguientes a la fecha mencionada en el párrafo primero del presente apartado, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva. La Comisión evaluará la necesidad de fortalecer más las disposiciones pertinentes de la presente Directiva y presentará las propuestas legislativas oportunas a tal efecto.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2013, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe acompañado, cuando proceda, de propuestas legislativas. La Comisión tendrá en cuenta en su informe las posibilidades para reducir la contaminación del aire, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los informes anuales presentados de conformidad con los apartados 1 y 3, la calidad del aire y la acidificación observadas, el coste del combustible, el impacto económico potencial y el cambio modal observado, así como los progresos en materia de reducción de las emisiones de los buques.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en relación con la información que deba incluirse en el informe referido en el apartado 1 y el formato de este. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 17, apartado 2.

*Artículo 15***Adaptación al progreso científico y técnico**

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 en relación con las adaptaciones del artículo 2, letras a) a e) y p), y del artículo 13, apartado 2, letra b), inciso i), y apartado 3, al progreso científico y técnico. Dichas adaptaciones no darán lugar a cambios directos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva ni en los límites del contenido de azufre de los combustibles especificados en la presente Directiva.

*Artículo 16***Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 5, y en el artículo 15, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 17 de diciembre de 2012. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8, apartado 5, y en el artículo 15, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8, apartado 5, y del artículo 15, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de tres meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará tres meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 17

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 18

Sanciones

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las normas nacionales aprobadas al amparo de la presente Directiva.

Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias, y podrán incluir multas calculadas de tal manera que se garantice que estas priven al menos a los responsables de los beneficios económicos derivados del incumplimiento de las normas nacionales mencionadas en el párrafo primero y que dichas multas se aumenten gradualmente en caso de incumplimientos reiterados.

Artículo 19

Derogación

Queda derogada la Directiva 1999/32/CE, en su versión modificada por los actos enumerados en el anexo III, parte A, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho interno de la Directivas que se indican en el anexo III, parte B.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

Artículo 20

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 21***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 11 de mayo de 2016.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

La Presidenta

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

ANEXO I

**VALORES EQUIVALENTES DE EMISIÓN PARA LOS MÉTODOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES
CONTEMPLADOS EN EL ARTÍCULO 8, APARTADO 2**

Límites del contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo contemplados en los artículos 6 y 7 de la presente Directiva y en las Reglas 14.1 y 14.4 del anexo VI del Convenio MARPOL, y valores de emisión correspondientes contemplados en el artículo 8, apartado 2

Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (% m/m)	Relación de emisiones de 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:

- Los límites establecidos para la relación de emisiones solo se aplican cuando se utilizan fuelóleos destilados o residuales derivados del petróleo.
- En casos justificados, cuando la unidad de depuración de los gases de escape reduzca la concentración de CO₂, esta última puede medirse en la entrada de la unidad de depuración de los gases de escape, siempre que la exactitud de dicha metodología pueda ser claramente demostrada.

ANEXO II

CRITERIOS DE UTILIZACIÓN DE LOS MÉTODOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTEMPLADOS EN EL ARTÍCULO 8, APARTADO 4

Los métodos de reducción de emisiones contemplados en el artículo 8 deberán cumplir al menos los criterios especificados en los siguientes instrumentos, según proceda:

Método de reducción de emisiones	Criterios de utilización
Mezcla de combustible para uso marítimo y de gas de evaporación	Decisión 2010/769/UE de la Comisión ⁽¹⁾ .
Sistemas de depuración de los gases de escape	Resolución MEPC.184(59), adoptada el 17 de julio de 2009. El agua de lavado resultante de los sistemas de depuración de los gases de escape que hagan uso de aditivos, preparados y productos químicos relevantes creados <i>in situ</i> a que se refiere el punto 10.1.6.1 de la Resolución MEPC.184(59) no podrá ser descargada en el mar, incluidos los puertos cercados, las dársenas y los estuarios, salvo que el operador del buque demuestre que dicha descarga de agua de lavado no tiene repercusiones negativas significativas ni presenta riesgos para la salud humana o el medio ambiente. Si el producto químico utilizado es soda cáustica, es suficiente con que el agua de lavado cumpla los criterios establecidos en la Resolución MEPC.184(59) y su pH no exceda de 8,0.
Biocombustibles	Uso de biocombustibles, tal y como se definen en la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ , que cumplan las normas CEN e ISO pertinentes. Las mezclas de biocombustibles y combustibles para uso marítimo deberán cumplir las normas relativas al contenido de azufre establecidas en el artículo 5, el artículo 6, apartados 1, 2 y 5, y el artículo 7 de la presente Directiva.

⁽¹⁾ Decisión 2010/769/UE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2010, por la que se establecen los criterios aplicables para que los buques de transporte de gas natural licuado empleen métodos tecnológicos como alternativa a la utilización de combustibles de uso marítimo con un bajo contenido de azufre que cumplan los requisitos del artículo 4 *ter* de la Directiva 1999/32/CE del Consejo, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, modificada por la Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (DO L 328 de 14.12.2010, p. 15).

⁽²⁾ Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE (DO L 140 de 5.6.2009, p. 16).

ANEXO III

PARTE A

Directiva derogada y sus sucesivas modificaciones
(a que se refiere el artículo 19)

Directiva 1999/32/CE del Consejo

(DO L 121 de 11.5.1999, p. 13)

Reglamento (CE) n.º 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo

(DO L 284 de 31.10.2003, p. 1)

Únicamente el punto 19 del
anexo I

Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

(DO L 191 de 22.7.2005, p. 59)

Reglamento (CE) n.º 219/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo

(DO L 87 de 31.3.2009, p. 109)

Únicamente el punto 3.4 del
anexo

Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

(DO L 140 de 5.6.2009, p. 88)

Únicamente el artículo 2

Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo

(DO L 327 de 27.11.2012, p. 1)

PARTE B

Plazos de transposición al Derecho interno
(a que se refiere el artículo 19)

Directiva	Fecha límite de transposición
1999/32/CE	1 de julio de 2000
2005/33/CE	11 de agosto de 2006
2009/30/CE	31 de diciembre de 2010
2012/33/UE	18 de junio de 2014

ANEXO IV

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 1999/32/CE	Presente Directiva
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1
Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, parte introductoria	Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, parte introductoria
Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letras a), b) y c)	Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letras a), b) y c)
Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letra d), parte introductoria	Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letra d), parte introductoria
Artículo 1, apartado 2, letra d), primer guion	Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letra d), inciso i)
Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letra d), segundo inciso	Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letra d), inciso ii)
Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letras e) a h)	Artículo 1, apartado 2, párrafo segundo, letras e) a h)
Artículo 2, parte introductoria	Artículo 2, parte introductoria
Artículo 2, punto 1	Artículo 2, letra a)
Artículo 2, punto 1, primer guion	Artículo 2, letra a), inciso i)
Artículo 2, punto 1, segundo guion	Artículo 2, letra a), inciso ii)
Artículo 2, punto 2	Artículo 2, letra b)
Artículo 2, punto 2, primer guion	Artículo 2, letra b), inciso i)
Artículo 2, punto 2, segundo guion	Artículo 2, letra b), inciso ii)
Artículo 2, punto 2, parte final	Artículo 2, letra b), parte final
Artículo 2, punto 3	Artículo 2, letra c)
Artículo 2, punto 3 <i>bis</i>	Artículo 2, letra d)
Artículo 2, punto 3 <i>ter</i>	Artículo 2, letra e)
Artículo 2, punto 3 <i>quater</i>	Artículo 2, letra f)
Artículo 2, punto 3 <i>quinquies</i>	Artículo 2, letra g)
Artículo 2, apartado 3 <i>sexies</i>	Artículo 2, letra h)
Artículo 2, apartado 3 <i>septies</i>	Artículo 2, letra i)
Artículo 2, apartado 3 <i>octies</i>	Artículo 2, letra j)
Artículo 2, apartado 3 <i>nonies</i>	Artículo 2, letra k)
Artículo 2, apartado 3 <i>decies</i>	Artículo 2, letra l)
Artículo 2, apartado 3 <i>duodecies</i>	Artículo 2, letra m)
Artículo 2, apartado 3 <i>terdecies</i>	Artículo 2, letra n)
Artículo 2, apartado 3 <i>quaterdecies</i>	Artículo 2, letra o)
Artículo 2, punto 4	Artículo 2, letra p)
Artículo 2, punto 5	Artículo 2, letra q)
Artículo 3	Artículo 3
Artículo 3 <i>bis</i>	Artículo 5

Directiva 1999/32/CE	Presente Directiva
Artículo 4	Artículo 4
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 1	Artículo 6, apartado 2
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 1 <i>bis</i>	Artículo 6, apartado 1
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 2	Artículo 6, apartado 3
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 3	Artículo 6, apartado 4
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 4	Artículo 6, apartado 5
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 5	Artículo 6, apartado 6
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 5 <i>bis</i>	Artículo 6, apartado 7
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 5 <i>ter</i>	Artículo 6, apartado 8
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 6	Artículo 6, apartado 9
Artículo 4 <i>bis</i> , apartado 7	Artículo 6, apartado 10
Artículo 4 <i>ter</i>	Artículo 7
Artículo 4 <i>quater</i> , apartados 1 y 2	Artículo 8, apartado 1 y 2
Artículo 4 <i>quater</i> , apartado 2 <i>bis</i>	Artículo 8, apartado 3
Artículo 4 <i>quater</i> , apartado 3	Artículo 8, apartado 4
Artículo 4 <i>quater</i> , apartado 4	Artículo 8, apartado 5
Artículo 4 <i>quinquies</i>	Artículo 9
Artículo 4 <i>sexies</i>	Artículo 10
Artículo 4 <i>septies</i>	Artículo 11
Artículo 5	Artículo 12
Artículo 6, apartado 1	Artículo 13, apartado 1
Artículo 6, apartado 1 <i>bis</i>	Artículo 13, apartado 2
Artículo 6, apartado 2	Artículo 13, apartado 3
Artículo 6, apartado 1 <i>ter</i>	Artículo 13, apartado 4
Artículo 7, apartados 1 y 2	Artículo 14, apartados 1 y 2
Artículo 7, apartado 1 <i>bis</i>	Artículo 14, apartado 3
Artículo 7, apartado 3	—
Artículo 7, apartado 4	Artículo 15
Artículo 9	Artículo 17
Artículo 9 <i>bis</i>	Artículo 16
Artículo 10	—
Artículo 11, apartado 1	Artículo 18, párrafo primero
Artículo 11, apartado 2	Artículo 18, párrafo segundo
—	Artículo 19
Artículo 12	Artículo 20

Directiva 1999/32/CE	Presente Directiva
Artículo 13	Artículo 21
Anexos I y II	Anexos I y II
—	Anexo III
—	Anexo IV