



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOTĂRÎRE** nr. \_\_\_\_\_

din \_\_\_\_\_  
Chișinău

## **Pentru aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi**

---

În temeiul art. 2 lit. a), art. 8 pct. 13) lit. d) și art. 56 lit. c) din Legea nr. 1515-XII din 16 iunie 1993 privind protecția mediului înconjurător (Monitorul Parlamentului Republicii Moldova, 1993, nr. 10, art. 283), cu modificările și completările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (se anexează).
2. Prezenta hotărîre intră în vigoare în termen de trei luni din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția pct. 9 din Regulament, care se va pune în aplicare începînd cu 1 ianuarie 2020.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărîri se pune în sarcina Ministerului Mediului.

**Prim-ministru**

**PAVEL FILIP**

## REGULAMENTUL

### privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi

Prezentul Regulament transpune Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene L121 din 11 mai 1999.

#### I. Dispoziții generale și domeniile de aplicare

1. Regulamentul privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (în continuare – Regulamentul) stabilește condițiile de utilizare a anumitor combustibili lichizi, inclusiv combustibilii marini, în scopul reducerii emisiilor de dioxid de sulf, rezultate din arderea acestora, în vederea diminuării efectelor negative ale acestor emisii asupra sănătății populației și mediului înconjurător.

2. Reducerea emisiilor de dioxid de sulf, rezultate din arderea anumitor combustibili lichizi derivați din petrol, se realizează prin impunerea unor valori limită pentru conținutul de sulf din combustibilii respectivi, ca o condiție pentru utilizarea acestora pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv în zona economică exclusivă sau în zonele de control al poluării.

3. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noțiuni principale:

*MARPOL* – Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978, ratificată de către Republica Moldova prin Legea 189-XVI din 28.07.2005

pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973, și la Protocolul la ea (MARPOL 73/78), adoptat la Londra la 17 februarie 1978.

*zone de control al emisiilor de SO<sub>x</sub>* – zone maritime definite de Organizația Maritimă Internațională în care se impun măsuri speciale obligatorii privind emisiile de SO<sub>x</sub> provenite de la nave pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării atmosferei;

*nave de pasageri* – navele care transportă mai mult de 12 pasageri;

*pasager* – orice persoană de pe navă alta decât comandantul și membri echipajului, persoanele angajate sau incluse în activitățile de bord și copiii cu vârsta de sub un an;

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

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

*nave acostate la dană* – navele care sunt legate sau ancorate în siguranță într-un port din Republica Moldova pe perioada încărcării, descărcării ori când efectuează o escală, inclusiv timpul petrecut atunci când nu sunt angajate în operațiuni de manipulare a mărfurilor;

*plasare pe piață* – furnizarea sau punerea la dispoziție, pe teritoriul Republicii Moldova, unei terțe persoane contra plată sau cu titlu gratuit, a combustibililor marini pentru combustie la bordul navelor. Este exceptată furnizarea sau punerea la dispoziție a combustibililor marini pentru export, aflați în tancurile de marfă ale navei;

*metodă de reducere a emisiilor* – orice amenajare materială, accesorii, aparat sau aparate, materiale, instalații care să fie montate pe o navă sau alte proceduri,

combustibili alternativi, sau metode de conformitate, folosite ca o alternativă la scăderea conținutului de sulf din combustibilii marini pentru a îndeplini cerințele stabilite în prezenta hotărâre și care sunt verificabile, cuantificabile și executorii;  
*metoda ASTM D 86* – metoda prevăzută de către Societatea Americană pentru Testare și Materiale în ediția din 1976 privind definițiile și specificațiile standard pentru produsele derivate din petrol și pentru lubrifianți;

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

4. Prevederile prezentului Regulament se aplică următoarelor tipuri de combustibili lichizi:

1) *păcură* – orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, identificat conform Nomenclurii combinate a mărfurilor aprobate prin Legea nr.172 din 25.07.2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor la codurile de la: 2710 19 510 la 2710 19 680 și respectiv la codurile 2710 20 310, 2710 20 350, 2710 20 390 sau orice combustibil lichid derivat din petrol, altul decât motorina definită la sbp. 2) și sbp. 3), care, prin limitele de distilare se încadrează în categoria uleiurilor grele destinate utilizării drept combustibil și din care mai puțin de 65% din volum, inclusiv pierderile, se distilează la 250°C, prin metoda SM ASTM D86. Dacă distilarea nu poate fi determinată prin metoda SM ASTM D86, produsul derivat din petrol intră în categoria păcurii;

2) *motorină* – orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, identificat conform Nomenclurii combinate a mărfurilor la codurile: 2710 19 250, 2710 19 290, 2710 19 470, 2710 19 480, 2710 20 170 sau 2710 20 190 sau orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, din care mai puțin de 65% din volum, inclusiv pierderile, se distilează la 250°C și din care cel puțin 85% din volum, inclusiv pierderile, se distilează la 350°C prin metoda SM ASTM D 86;

3) *combustibil marin* – orice combustibil lichid derivat din petrol destinat a fi utilizat la bordul navelor, inclusiv acei combustibili definiți în Standardul SM ISO 8217;

4) *combustibil diesel marin* – orice combustibil marin definit pentru tipul DMB în tabelul I din Standardul SM ISO 8217, cu excepția referirilor la conținutul de sulf;

5) *motorină marină* – orice combustibil marin definit pentru sortimentele DMX, DMA și DMZ în tabelul I din Standardul SM ISO 8217, cu excepția referirii la conținutul de sulf;

5. Prevederile prezentului Regulament nu se aplică la:

- a) combustibilii destinați pentru scopuri de cercetare și testare;
- b) combustibilii destinați prelucrării înainte de arderea finală;
- c) combustibilii care urmează să fie prelucrați în rafinării;
- d) combustibilii utilizați de nave militare și alte nave folosite în serviciul militar.
- e) orice utilizare a combustibililor pe o navă, utilizare necesară pentru scopul specific de asigurare a securității unei nave sau de salvare a vieților omenești pe mare;
- f) orice utilizare a combustibililor utilizați de o navă în urma unei avarii survenite la navă sau la echipamentul său, cu condiția de a se lua, cât mai urgent posibil, măsurile necesare pentru repararea navei și/sau a echipamentului, în vederea prevenirii ori minimizării excesului de emisii. Aceste prevederi nu se aplică dacă proprietarul sau comandantul a acționat cu intenția de a provoca daune ori din neglijență;
- g) combustibilii utilizați la bordul navelor care folosesc tehnologii aprobate de reducere a emisiilor.

## **II. Cerințe privind conținutul maxim de sulf în în combustibilii reglementați.**

6. Se interzice de a plasa pe piață:

- 1) păcură cu un conținut de sulf care depășește 1 % din greutate;
- 2) motorină inclusiv motorină marină cu un conținut de sulf care depășește 0,10 % din greutate, combustibili marini cu un conținut de sulf care depășește 3,50 %

din greutate, cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metode de reducere a emisiilor care funcționează în circuit închis și combustibil diesel marin cu un conținut de sulf care depășește 1,5 % din greutate;

7. Se interzice utilizarea de către navele de pasageri care efectuează servicii regulate în mările teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 0,10 % din greutate.

8. Se interzice utilizarea în mările teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 3,5 % din greutate.

9. Se interzice utilizarea în mările teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 0,50 % din greutate.

10. Prevederile incluse în punctele 8 și 9 se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion.

11. Se interzice utilizarea de către navele de pasageri care operează în serviciu regulat în mările teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> a combustibililor marini în care conținutul de sulf depășește 1,50 % din greutate până la 1 ianuarie 2020.

12. Se interzice utilizarea de către navele acostate la dană în porturile de pe teritoriul Republicii Moldova a combustibililor marini cu un conținut de sulf care depășește 0,1 % din greutate.

13. Prevederile din punctul 12 nu se aplică:

- a) ori de câte ori, în conformitate cu orarele publicate, navele sunt programate să ajungă la dană pentru un interval de timp mai mic de două ore;
- b) navelor care au întrerupt funcționarea tuturor motoarelor și utilizează energie electrică de pe țărm pe perioada staționării la dană în port.

14. Combustibilii care au fost introduși legal pe piață înainte de data intrării în vigoare a prezentului Regulament pot fi comercializați și utilizați pînă la epuizarea stocurilor.

### **III. Responsabilități și controlul executării**

15. Inspectoratul ecologic de stat, din subordinea autorității administrației publice centrale din domeniul mediului are următoarele responsabilități:

- 1) Colaborează cu reprezentanții Autorităților publice centrale din domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor, și ai Poliției de frontieră care efectuează controale pe nave și la distribuitorii de combustibili pentru nave în vederea verificării conformării combustibililor utilizați/distribuiți cu prevederile prezentului Regulament.
- 2) Verifică modul de respectare a prevederilor prezentului Regulament în ceea ce privește conținutul de sulf din combustibilii comercializați privind emisiile de poluanți provenite de la surse fixe de poluare, deținerea tehnologiilor de reducere a emisiilor la aceste surse și anunță Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică despre neconformitățile constatate în rezultatul controalelor.

16. Autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor:

- 1) deține responsabilitatea pentru aplicarea prevederilor prevăzute la punctul 7, cu privire la:
  - a) navele care arborează pavilionul Republicii Moldova, și
  - b) în cazul în care Republica Moldova este riverană Zonelor de control a emisiilor SO<sub>x</sub>, toate navele, înregistrate sub orice pavilion, pe perioada aflării în porturile Republicii Moldova.
- 2) controlează navele care arborează pavilionul Republicii Moldova și navele înregistrate sub orice pavilion cît timp ancorează în porturile Republicii Moldova și verifică dacă acestea respectă cerințele specificate în punctul 11 din prezentul Regulament.

3) solicită completarea corectă a jurnalelor de bord a navelor, inclusiv cu privire la operațiunile de schimbare a combustibilului;

17. În cazul în care se constată că o navă nu respectă standardele pentru combustibilii marini conformi cu cerințele prezentului Regulament, Autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor solicită comandantului navei:

- 1) să prezinte o evidență a acțiunilor întreprinse în încercarea de a asigura conformitatea; și
- 2) să prezinte dovezi că a încercat să achiziționeze combustibili marini conformi cu prezenul Regulament și în conformitate cu orarul său de curse și, dacă aceștia nu au fost disponibili în locurile planificate, să demonstreze că s-a încercat localizarea de surse alternative de astfel de combustibili marini și că, în ciuda tuturor eforturilor depuse pentru a obține combustibili marini, conformi prezentului Regulament, acest tip de combustibil nu au fost disponibil pentru a fi achiziționat.

18. În cazul în care comandantul furnizează informațiile menționate în punctul 17, Autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor ia în considerare toate circumstanțele relevante și probele prezentate pentru a determina măsurile corespunzătoare pentru a fi luate.

19. Navele înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova notifică prin pavilionul statului său și autoritatea competentă din portul de destinație relevant, atunci când acestea nu poate cumpăra combustibil marin, care respectă prevederile prezentului Regulament.

20. Autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor, trebuie:

- 1) să țină un registru public disponibil al furnizorilor locali de combustibili marini;
- 2) să se asigure că în toți combustibilii marini vânduți pe teritoriul național conținutul de sulf este documentat de către furnizor prin nota de livrare în buncăr, însoțită de o mostră sigilată semnată de către reprezentantul navei receptoare;



3) să sesizeze autoritățile abilitate cu dreptul de a acorda licențe și autorizații tehnice cu privire la furnizorii de combustibili marini, care au fost găsiți că furnizează combustibili care nu respectă caietul de sarcini pe nota de livrare în buncăr;

4) să se asigure de înlăturarea încălcărilor depistate pentru orice combustibil marin neconform descoperit.

21. Autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor este responsabilă de respectarea prevederilor incluse în punctul 12 și acordă echipajului suficient timp pentru a finaliza orice operațiune necesară de schimbare a combustibilului, cât mai curînd posibil după sosirea la dană și cât mai tîrziu posibil înainte de plecare.

22. Autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor mai are și responsabilitatea ca prin unitățile din subordine sau pe care le coordonează să participe împreună cu reprezentanții Inspectoratului Ecologic de Stat, ai Poliției de Frontieră la controale pe nave și la distribuitorii de combustibili pentru nave în vederea verificării conformării combustibililor utilizați/distribuiți cu prevederile prezentului Regulament.

23. Autoritatea administrației publice centrale în domeniul vamal solicită și verifică certificatul de conformitate și/sau raportul de încercări în vederea stabilirii dacă combustibilii importați respectă cerințele prezentului Regulament.

#### **IV. Metodele de reducere a emisiilor**

24. Ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prezentului Regulament, navele, indiferent de pavilionul arborat, pot utiliza în porturile, mările teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele lor de control al poluării, următoarele metode de reducere a emisiilor:

1) Amestecul de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării.

2) Sisteme de purificare a gazelor de evacuare, în conformitate cu criteriile de utilizare stabilite de către Organizația Maritimă Internațională în Rezoluția MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009.

a) Apa de spălare provenită de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate și alte produse chimice relevante create la fața locului, nu se deversează în mare, inclusiv în porturi și estuare închise, decât dacă operatorul navei demonstrează că deversarea apei de spălare nu are un impact negativ semnificativ asupra sănătății umane și a mediului și nu prezintă riscuri pentru acestea.

b) Administrația maritimă a Republicii Moldova autorizează deversările menționate în pct. 24 sbp. 2) lit a) în temeiul criteriilor stabilite de către Organizația Maritimă Internațională.

3) Combustibil lichid sau gazos pentru transport, produs din biomasă (biocombustibil).

25. Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la punctul 24 trebuie să înregistreze în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prezentului Regulament. Valorile de emisie echivalente se determină în conformitate cu anexa nr.1.

26. Pentru a realiza obiectivul de reducere a emisiilor provenite de la nave printr-o metodă tehnologică alternativă de reducere, utilizând un amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării, navele trebuie să utilizeze și să respecte criteriile de calcul prevăzute în anexa nr.2.

27. Autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor încurează, ca soluție alternativă de reducere a emisiilor, ca navele ce staționează în port să utilizeze energie electrică produsă pe țarm.

## V. Eșantionarea și analiza

28. Se utilizează următoarele metode de prelevare, analiză și inspecție a combustibililor marini:

- 1) prelevarea eșantioanelor de combustibil marin destinat arderii la bordul navelor în timp ce este livrat navelor și analiza conținutului de sulf al acestuia; sau
- 2) prelevarea eșantioanelor și analiza conținutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii la bordul navelor, conținut în rezervoare, în cazul în care acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și economic, și în eșantioane sigilate de combustibil la bordul navelor;
- 3) inspecția jurnalelor de bord și a notelor de livrare a buncherului.

29. Conținutul de sulf din combustibilii care intră sub incidența prezentului Regulament se determină de către laborator de încercări acreditat, prin aplicarea următoarelor metode:

- 1) SM SR EN ISO 14596; Produse petroliere. Determinarea concentrației sulfurului. Metoda prin spectrometrie de raze X cu dispersie după lungimea de undă;
- 2) SM SR EN ISO 8754; Produse petroliere. Determinarea conținutului de sulf. Metoda prin spectrometrie de fluorescență de raze X dispersivă de energie.

## **VI. Obligațiile agenților economici**

30. Anterior plasării pe piață, persoanele responsabile de plasarea pe piață (producătorul, reprezentantul lui autorizat, importatorul, distribuitorul, sau oricare altă persoană fizică sau juridică ce practică activitate de întreprinzător) a combustibililor reglementați de prezentul Regulament, sunt obligate să dețină certificat de conformitate emis de către organismele de evaluare a conformității acreditate.

31. Agenții economici care plasează pe piață combustibili care intră sub incidența prezentului Regulament au următoarele obligații:

- 1) să verifice conținutul de sulf din combustibilii lichizi prin prelevare de probe și să efectueze încercări doar în laboratoarele acreditate pentru fiecare lot de combustibili lichizi plasat pe piață și/sau utilizat;
- 2) să permită prelevarea probelor/eșantionarea de combustibili lichizi de către organismele de evaluare a conformității acreditate.

32. Agenții economici importatori de combustibili lichizi care intră sub incidența prezentului Regulament au obligația de a prezenta pentru verificare organului vamal certificate de conformitate în baza rapoartelor de încercări emise de laboratoarele naționale acreditate.

33. Rapoartele de încercări emise de organisme de evaluare a conformității din străinătate vor fi supuse procedurii de recunoaștere a conformității prevăzute la art.31 din Legea nr. 235 din 01.12.2011 privind activitatea de acreditare și de evaluare a conformității.

## **VII Sancțiuni**

### **Responsabilitatea pentru încălcarea normelor prezentului Regulament**

34. Încălcarea prevederilor prezentului Regulament atrage după sine răspunderea, după caz, administrativă, contravențională, civilă sau penală, în conformitate cu prevederile art. 146 și art 147 din Codul Contravențional al Republicii Moldova nr. 218 din 24.10.2008 și art. 230 din Codul Penal al Republicii Moldova nr. 985 din 18.04.2002.

35. Persoanele fizice și juridice sunt obligate de a recupera daunele și prejudiciile produse prin încălcarea prezentului Regulament în conformitate cu prevederile art. 33 din Legea nr. 1422 din 17.12.1997 privind protecția aerului atmosferic, în modul și măsurile stabilite de legislația în vigoare.

Anexa nr. 1  
la Regulamentul privind reducerea conținutului de sulf  
din anumiți combustibili lichizi

Valorile echivalente ale emisiilor pentru metodele de reducere a emisiilor

Conținutul de sulf din combustibilii marini (% m/m)	Raportul emisii SO <sub>2</sub> (ppm)/CO <sub>2</sub> (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

1. Utilizarea raportului pentru limitele emisiilor este aplicabilă numai când se utilizează petrol distilat sau păcură reziduală.
2. În cazuri justificate în care concentrația de CO<sub>2</sub> este redusă ca urmare a utilizării de echipamente de epurare a gazelor de eșapament (EGC), concentrația de CO<sub>2</sub> poate fi măsurată la intrarea în unitatea EGC, cu condiția să se poată demonstra clar corectitudinea acestei metode.

Anexa nr. 2  
la Regulamentul privind reducerea conținutului de sulf  
din anumiți combustibili lichizi

### 1. Formula

În scopul stabilirii echivalenței în sensul pct.24, se va utiliza următoarea formulă:

$$S_F (\%) \cdot M_F \leq 0,1 \% \cdot M_{F0,1 \%}$$

Unde:

- $S_F (\%)$ : procentajul conținutului de sulf pe unitate de masă din combustibilul marin utilizat
- $M_F$ : masa combustibilului marin consumat în timpul staționării la dană, în kg
- $M_{F0,1 \%}$ : masa echivalentă în kg a unui combustibil cu un conținut de sulf  $\leq 0,1 \%$ . Acest factor se calculează cu următoarea formulă:

$$M_{F0,1 \%} = (M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F) / E_{F0,1 \%}, \text{ unde:}$$

- $M_{BOG}$ : masa gazului lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării consumat la dană, în kg
- $E_{BOG}$ : valoarea energetică a gazului lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării utilizat, în MJ/Kg
- $M_F$ : masa combustibilului marin consumat la dană, în kg
- $E_F$ : valoarea energetică a combustibilului marin utilizat, în MJ/Kg
- $E_{F0,1 \%}$ : valoarea energetică a combustibilului marin cu un conținut de sulf  $\leq 0,1 \%$ , în MJ/Kg

#### *Dezvoltarea formulei 1*

Cele două formule menționate anterior pot fi combinate după cum urmează:

$$S_F (\%) \cdot M_F / (M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F) \leq 0,1 \% / E_{F0,1 \%}$$

#### *Dezvoltarea formulei 2*

Formula poate fi dezvoltată în continuare, după cum urmează:

$$S_F (\%) / (R_{G/F} \cdot E_{BOG} + E_F) \leq 0,1 \% / E_{F0,1} \%, \text{ unde:}$$

—  $R_{G/F}$ : raportul dintre masa gazului lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării și masa combustibilului marin consumate la dană ( $M_{BOG} / M_F$ )

Această a doua dezvoltare poate fi exprimată și în felul următor:

$$R_{G/F} \geq (S_F (\%) \cdot E_{F0,1} \% - 0,1 \% \cdot E_F) / 0,1 \% \cdot E_{BOG}$$

## 2. Aplicarea formulei

Întrucât valorile energetice ale diferiților combustibili marini luate în considerare în cadrul formulei sunt foarte asemănătoare, se justifică utilizarea valorilor standard pentru  $E_{F0,1} \%$ ,  $E_F$  și  $E_{BOG}$ , pentru a simplifica aplicarea formulei în practică. În special, se poate emite ipoteza aplicării următoarelor valori energetice standard:

$$E_{F0,1} \% = 43,0 \text{ MJ/Kg (sursă: DNV Petroleum Services)}$$

$$E_F = 40,8 \text{ MJ/Kg (sursă: DNV Petroleum Services)}$$

$$E_{BOG} = 50,0 \text{ MJ/Kg (valoarea energetică ISO pentru metan)}$$

În consecință, formula ar urma să fie simplificată după cum urmează:

$$R_{G/F} \geq 8,6 \cdot S_F (\%) - 0,816$$

Pe această bază, unica valoare care trebuie introdusă în formulă pentru a obține raportul cerut între masa gazului lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării și masa combustibilului marin consumate la dană ( $R_{G/F}$  sau  $M_{BOG} / M_F$ ) este conținutul de sulf din combustibilul marin utilizat pe durata staționării la dană. Tabelul de mai jos exemplifică ponderea minimă necesară pentru a îndeplini criteriile de echivalență pentru combustibilii marini cu conținuturi diferite de sulf.

Conținutul de sulf (%)	1,0 %	1,5 %	2,0 %	2,5 %	3,0 %	3,5 %
$M_{BOG} / M_F$	7,8	12,1	16,4	20,7	25,0	29,3

## Notă informativă

### la proiectul Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi

**Temeiul elaborării proiectului de Hotărîre de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi.**

Temei pentru elaborarea proiectului de Hotărîre de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi a servit prevederile art. 2 lit. a), art. 8 alin. 13) lit. d) și art. 56 lit. c) din Legea nr. 1515-XII din 16 iunie 1993 privind protecția mediului înconjurător.

Scopul elaborării proiectului de act normativ constituie implementarea prevederilor capitolului „Mediu” al *„Acordului de Asociere dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de altă parte”*, ratificat prin Legea nr. 112 din 02.07.2014, și Tratatului de constituire a Comunității Energetice, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 117-XVIII din 23 decembrie 2009.

La elaborarea proiectului sus menționat au fost luate în considerație, de asemenea, activitățile prevăzute de pct. 91 din Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova - Uniunea Europeană în perioada 2014-2016, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 808 din 07.10.2014.

Prezentul proiect de Hotărîre de Guvern prezintă un act nou, elaborat în vederea armonizării cadrului normativ cu prevederile Directivei 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE, cu modificările ulterioare.

Ținînd cont de prevederile Legii nr. 317-XV din 18.07.2003 privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale, proiectul Hotărîrii Guvernului a fost elaborat de către Grupul de lucru, stabilit prin Ordinul Ministrului Mediului nr. 62 din 10 septembrie 2014, în componența căruia au fost incluși reprezentanții Ministerelor Mediului, Sănătății, Economiei, Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Serviciului Vamal, Agenției Naționale pentru Reglementare în Energetică, dar și a mediului academic, cu suportul tehnic al expertului internațional, angajat de către Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene prin intermediul Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare.

**Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de Hotărîre de Guvern.** Acestea constau în faptul că Republica Moldova prin aderarea la Tratatul de constituire a Comunității Energetice și-a asumat inclusiv realizarea prevederilor tratatului nominalizat.



În scopul conformării la prevederile titlului II al Tratatului de constituire a Comunității Energetice și ale anexelor la acesta, a fost stabilită Agenda de implementare a *acquis*-ului comunitar de către Republica Moldova. În acest sens termenul pentru punerea în aplicare a prevederilor Directivei 1999/32/CE a fost 31 decembrie 2014.

Necesită a fi menționat că, Legea nr. 1515-XII din 16 iunie 1993 privind protecția mediului înconjurător garantează asigurarea fiecărui om a dreptului la un mediu sănătos și estetic plăcut și obligă Guvernul să efectueze măsurile pentru *„diminuarea poluării atmosferei cu bioxid de sulf”*, precum și autoritățile publice centrale și locale să efectueze măsurile *„care ar asigura ... utilizarea de materie primă și combustibil cu conținut redus de substanțe nocive”*. De asemenea, Legea nr. 461-XV din 30 iulie 2001 privind piața produselor petroliere stipulează *„Caracterul inofensiv al produselor petroliere pentru sănătatea populației, pentru bunurile consumatorului și pentru mediul înconjurător este garantat prin calitatea acestor produse, reglementată de actele legislative naționale și internaționale”*.

Actualmente, cadrul normativ existent, nefiind armonizat cu *acquis*-ul comunitar, nu asigură reglementarea nivelului de conținut de sulf pentru combustibilii lichizi derivați din petrol, și anume păcură, motorină și combustibili marini.

Necesitatea elaborării proiectului de Hotărâre de Guvern a fost condiționată și de efectele pe care le are acest poluant asupra sănătății umane, mediului și climei.

Emisiile de dioxid de sulf contribuie semnificativ la problema acidificării și au de asemenea un efect direct asupra sănătății omului, în special pentru populația care suferă de boli ale aparatului respirator și asupra mediului înconjurător.

Acidificarea și depunerea dioxidului de sulf din atmosferă sunt dăunătoare ecosistemelor sensibile, reduc biodiversitatea și valoarea de agrement, afectând culturile și creșterea pădurilor. Ploaia acidă din mediul urban poate determina daune importante clădirilor și patrimoniului arhitectural.

Conform datelor Organizației Mondiale a Sănătății (OMS, 2008) prezentate în studiile epidemiologice, se arată că, dioxidul de sulf (SO<sub>2</sub>) poate afecta sistemul respirator și funcțiile pulmonare și poate provoca iritații ale ochilor. Inflamațiile tractului respirator poate cauza tuse, secreții ale mucusului, agravarea astmului bronșic și bronșită cronică și creează predispoziții pentru infecțiile tractului respirator. Mortalitatea și zilele de spitalizare pentru boli cardiace cresc odată cu creșterea nivelului de SO<sub>2</sub>.

SO<sub>2</sub> este un precursor important al pulberilor în suspensie (PM<sub>2.5</sub>), care la fel este asociat cu efecte grave pentru sănătate.

Dioxidul de sulf și compușii obținuți la oxidarea SO<sub>2</sub> contribuie la depunerile acide, cauzând efecte adverse asupra ecosistemelor acvatice din râuri și lacuri, cauzând distrugerea pădurilor și acidificarea solurilor. Cele mai importante efecte ale compușilor de sulf depuși sunt pierderea capacității de neutralizare a acidului din soluri și ape, pierderea de nutrienți, cum ar fi potasiu și magneziu din soluri și

eliberarea aluminiului în sol și ape. În funcție de condițiile biogeochimice, sulful poate fi inițial stocat în soluri și eliberat lent ulterior (acidificare întârziată).

Astfel, măsurile de reducere a emisiilor de SO<sub>2</sub>, pot necesita zeci de ani pînă efectele pozitive ale acestora se vor face resimțite.

Întrucît, dioxidul de sulf (SO<sub>2</sub>) este emis atunci când combustibilii care conțin sulf sunt arși în scopul încălzirii, generării de energie electrică și în transport, obiectivul reducerii emisiilor de dioxid de sulf provenind din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi nu poate fi atins în mod eficient acționînd în mod individual.

Dat fiind faptul că emisiile de dioxid de sulf contribuie la formarea de noxe în atmosferă, iar acidificarea este un fenomen transfrontalier care necesită soluții atît la nivel regional, cît și național și local, Republica Moldova fiind parte la Convenția asupra poluării atmosferice transfrontiere pe distanțe lungi (Hotărîrea Parlamentului nr. 399-XII din 16 martie 1995) are obligația de a întreprinde măsuri pentru reducerea emisiilor de dioxid de sulf.

Necesitatea asigurării unei protecții eficiente a populației împotriva riscurilor pe care le prezintă emisiile de dioxid de sulf și protejarea mediului este una stringentă și impune întreprinderea măsurilor determinante de limitare a conținutului de sulf în combustibilii lichizi. Evident, că pentru impunerea unor valori limită pentru conținutul de sulf în combustibili, devine absolut necesar de a reglementa și de a stabili printr-un act normativ cerințele pentru importul și utilizarea pe teritoriul țării a combustibililor respectivi.

#### **Finalitatea urmărită prin implementarea noilor reglementări.**

Proiectul Regulamentului stabilește condițiile de utilizare a anumitor combustibili lichizi, inclusiv combustibilii marini, în scopul reducerii emisiilor de dioxid de sulf, rezultate din arderea acestora, în vederea diminuării efectelor negative ale acestor emisii asupra sănătății populației și mediului înconjurător.

Reducerea emisiilor de dioxid de sulf, rezultate din arderea anumitor combustibili lichizi derivați din petrol, se realizează prin impunerea unor valori limită pentru conținutul de sulf din combustibilii respectivi, ca o condiție pentru utilizarea acestora pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv în zona economică exclusivă sau în zonele de control al poluării.

Implementarea acestor standarde europene pentru SO<sub>2</sub> va contribui la reducerea emisiilor de dioxid de sulf și în consecință la reducerea concentrațiilor în aer, asigurîndu-se astfel protecția sănătății populației.

Punerea în aplicare a noilor reglementări va avea de asemenea un impact pozitiv asupra calității apelor mărilor și a mediului în general.

**Principalele prevederi ale proiectului de Hotărîre de Guvern, locul acestuia în sistemul de acte normative, elementele noi.**

Proiectul de hotărîre a Guvernului este elaborat sub formă de regulament, în temeiul prevederilor art.12 alin.(3) din Legea nr. 317-XV din 18.07.2003 privind

actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale.

În procesul elaborării proiectului de hotărîre a Guvernului s-a luat în considerare faptul că importul, transportarea, depozitarea și comercializarea produselor petroliere pe piața internă sunt reglementate de acte legislative separate.

Astfel, la elaborarea proiectului de hotărîre a Guvernului au fost luate în considerație prevederile Legii nr. 461 din 30.07.2001 privind piața produselor petroliere, Legii nr. 172 din 25.07.2014 privind aprobarea Nomenclaturii combinate a mărfurilor, Legii nr. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, Codului contravențional și altele, care direct, indirect sau tangențial, sunt aplicabile și în domeniul reglementării calității combustibililor.

Din punct de vedere structural, proiectul de hotărîre a Guvernului se constituie din clauza de emiter, dispoziții generale și domeniile de aplicare (cap. I), cerințe privind conținutul maxim de sulf în combustibilii reglementați (cap. II), responsabilități și controlul executării (cap. III), metodele de reducere a emisii (cap. IV), eșantionarea și analiza (cap. V), obligațiile agenților economici (cap. VI) sancțiuni, responsabilitatea pentru încălcarea normelor Regulamentului (cap. VII).

În afară de aceasta, în scopul facilitării procesului de punere în aplicare a prevederilor noii hotărîri a Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi, proiectul include în sine în calitate de anexe:

a) valorile echivalente ale emisiilor pentru metodele de reducere a emisiilor (anexa nr.1); și

b) Formula utilizată în scopul stabilirii echivalenței (anexa nr.2).

Proiectul Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi prevede introducerea reglementărilor privind condițiile de plasare pe piață și utilizare a anumitor combustibili lichizi, inclusiv combustibilii marini, în scopul diminuării impactului negativ al emisiilor de dioxid de sulf rezultate din arderea acestora, asupra sănătății populației și mediului.

Principalele prevederi ale proiectului de Regulament se axează pe stabilirea cerințelor privind conținutul de sulf în păcură, în motorină, în combustibilii marini, inclusiv în combustibilii marini utilizați în mările teritoriale, zonelor economice exclusive și în zonele de control al poluării, inclusiv zonele de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> și de către navele de pasageri care efectuează servicii regulate înspre sau dinspre porturile Uniunii Europene și în combustibilii marini utilizați de nave la dană în porturile de pe teritoriul național.

Un element nou este impunerea unor valori limită pentru conținutul de sulf din combustibilii respectivi, ca o condiție pentru plasarea pe piață și utilizarea acestora pe teritoriul Republicii Moldova, asigurîndu-se astfel armonizarea cu cerințele europene în acest domeniu. Suplimentar la aceasta, proiectul prevede și obligativitatea de

verificare a calității combustibililor prin prelevarea de eșantioane, iar agenții economici importatori vor fi obligați să prezinte la punctul de frontieră certificate de conformitate în baza rapoartelor de încercări emise de laboratoare acreditate.

Aspecte novatorii constituie și introducerea de valori echivalente ale emisiilor pentru metodele de reducere a emisiilor, dar și a criteriilor privind utilizarea acestor metode.

De asemenea, o nouă abordare a proiectului de hotărîre a Guvernului constă în reglementarea conținutului de sulf și în combustibilii marini utilizați de nave, fapt ce va contribui la prevenirea poluării apelor și a ecosistemelor acvatice.

O particularitate a proiectului Regulamentului vizează ralierea termenilor pentru definirea combustibililor lichizi utilizați în legislația națională cu cei prevăzuți în legislația europeană (ex. păcură, motorină), inclusiv operarea cu termeni noi în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte (Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973-MARPOL, ratificată prin Legea Nr. 189-XVI din 28.07.2005).

#### **Impactul noii hotărîri a Guvernului asupra altei legislații.**

Noul proiect de hotărîre a Guvernului presupune introducerea unui șir de amendamente în mai multe acte legislative. Astfel, Codul Contravențional va fi necesar de a completa cu un nou alineat la art. 147 care să stabilească sancțiunile aplicabile în cazul încălcărilor normelor Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi.

#### **Gradul de compatibilitate al proiectului de act normativ cu reglementările corespondente ale legislației comunitare.**

Proiectul de act normativ este elaborat în contextul armonizării legislației naționale cu legislația comunitară referitor la calitatea combustibililor. În acest sens, acesta creează cadrul necesar de transpunere a prevederilor Directivei 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE, cu modificările ulterioare, publicată în publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene L121 din 11 mai 1999.

Prevederile proiectului de hotărîre a Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi este conform parțial cu standardele internaționale din domeniu și cu prevederile tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

Tabelul de concordanță a fost elaborat în conformitate cu cerințele legale stabilite în Regulamentul privind mecanismul de armonizare a legislației Republicii Moldova cu legislația comunitară, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 1345 din 24 noiembrie 2006.

În procesul de elaborare, modificare și perfecționare a proiectului au fost studiate și consultate legislația de referință a altor țări, în special din România, Letonia.

### **Fundamentarea economico-financiară.**

Costurile intervenției statului au fost reflectate în actul de analiză a impactului de reglementare, ca parte integrantă a prezentei note informative la proiectul de act normativ.

### **Impactul socio-economic al proiectului de act normativ.**

*Impactul asupra activității de întreprinzător:* Proiectul propus nu va avea impactul asupra activității de întreprinzător, ținând cont de faptul că, combustibilii reglementați nu se produc, ci sunt importați în Republica Moldova.

*Impactul social:* Întrucât sulful care este prezent în combustibili reprezintă sursa principală a emisiilor de dioxid de sulf și una dintre cauzele majore ale poluării aerului, care afectează majoritatea zonelor urbane și industriale, provoacă efecte nocive asupra mediului și sănătății omului, impunerea unor limite privind conținutul de sulf al acestor combustibili pentru utilizarea lor pe teritoriul țării, va avea un impact pozitiv asupra sănătății populației.

*Impactul asupra mediului:* Proiectul actului normativ are ca scop reducerea emisiilor de dioxid de sulf generate de arderea anumitor timpuri de combustibili lichizi și prin urmare reducerea efectelor nefaste ale acestor emisii asupra ecosistemelor și a mediului înconjurător în ansamblu.

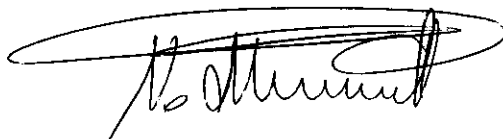
### **Respectarea transparenței în procesul decizional:**

În procesul de elaborare a prezentului proiect de Regulament au fost respectate regulile procedurale aplicabile pentru asigurarea transparenței decizionale, prevăzute de Legea nr. 239-XVI din 13.11.2008 privind transparența în procesul decizional. Proiectul Hotărârii Guvernului, împreună cu proiectul de Regulament și nota informativă sunt disponibile publicului pe pagina web oficială a Ministerului Mediului <http://www.mediu.gov.md> la rubrica Transparența decizională / Proiecte în discuție.

Analiza finală a impactului de reglementare a fost acceptată și proiectul Hotărârii Guvernului "Cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi" a fost avizat pozitiv de către Grupul de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător în cadrul ședinței din 11.11.2015

Proiectul de Hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi a fost examinat și avizat de ministerele și instituțiile interesate, inclusiv în ce privește compatibilitatea cu reglementările corespondente ale legislației comunitare de către Centrul de Armonizare a Legislației și supus expertizei anticorupție de către Centrul Național Anticorupție și expertizei juridice de către Ministerul Justiției.

**Ministru**



**Valeriu MUNTEANU**