

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____
din _____ 2026
Chișinău

**pentru aprobarea Regulamentului privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al
anumitor combustibili lichizi**

Prezenta hotărâre transpune Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (text codificat), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 132 din 21 mai 2016 (CELEX:32016L0802).

În temeiul art. 2 a Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199 art. 442) și al Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2025, nr. 269-288, art. 319, **Guvernul HOTĂRĂȘTE:**

1. Se aprobă Regulamentul privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi (se anexează).
2. Se abrogă Hotărârea Guvernului nr. 414/2016 cu privire la aprobarea Regulamentului privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr. 89-92, art. 463), la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Mediului, Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării.
4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

**Viceprim ministru,
ministrul dezvoltării economice și digitalizării**

Eugen OSMOCHESCU

**Viceprim ministru,
ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

Ministrul mediului

Gheorghe HAJDER

REGULAMENT

privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi

Capitolul I. DISPOZIȚII GENERALE ȘI DOMENII DE APLICARE

1. Prezentul Regulament are drept scop reducerea emisiilor de dioxid de sulf rezultate din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi și, prin urmare, diminuarea efectelor nocive ale acestor emisii asupra sănătății umane și a mediului.
2. Prezentul Regulament stabilește valorile-limită ale conținutului de sulf pentru anumite tipuri de combustibili lichizi derivați din petrol, ca o condiție pentru utilizarea acestora pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv în apele navigabile interioare, precum și în mările teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării ale statelor membre ale Uniunii Europene de către navele care arborează pavilionul Republicii Moldova.
3. Prevederile prezentului Regulament nu se aplică pentru:
 - 3.1. combustibilii destinați cercetării și testării;
 - 3.2. combustibilii destinați prelucrării înainte de arderea finală;
 - 3.3. combustibilii care urmează a fi prelucrați în industria de rafinare;
 - 3.4. combustibilii utilizați de navele de război și alte nave aflate în serviciu militar.
 - 3.5. orice utilizare a combustibililor la bordul unei nave, necesară în scopul specific de a asigura securitatea navei sau de a salva vieți omenești pe mare;
 - 3.6. orice utilizare a combustibililor la bordul unei nave, necesită de o avarie suferită de navă sau de echipamentele acesteia, cu condiția ca, după producerea avariei, să se ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni sau a reduce la minimum emisiile excedentare și ca, de îndată ce este posibil, să se ia măsuri pentru repararea avariei. Această excepție nu se aplică dacă proprietarul sau comandantul navei a acționat cu intenția de a provoca pagube sau cu imprudență;
 - 3.7. combustibilii utilizați la bordul navelor care folosesc metode de reducere a emisiilor, în condițiile și cu respectarea cerințelor stabilite în capitolul III din prezentul Regulament.
4. În sensul prezentului Regulament, se definesc următoarele noțiuni:
 - 4.1. Anexa VI la MARPOL – anexa intitulată „Reguli pentru prevenirea poluării aerului de către nave”, adăugată la MARPOL prin Protocolul din 1997;
 - 4.2. combustibil marin – orice combustibil lichid derivat din petrol destinat utilizării sau utilizat la bordul unui vas, inclusiv combustibilii definiți în standardul ISO 8217. Acesta include orice combustibil lichid derivat din petrol utilizat la bordul navelor de navigație interioară sau al ambarcațiunilor de agrement;
 - 4.3. combustibil diesel marin – orice combustibil marin, astfel cum este definit pentru gradul DMB în tabelul I din standardul ISO 8217, cu excepția referinței la conținutul de sulf;
 - 4.4. instalație de ardere – orice instalație tehnică în care se oxidează combustibili pentru a se utiliza căldura generată;

- 4.5. MARPOL – Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 189-XVI din 28 iulie 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;
- 4.6. motorină – orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codurile NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 sau 2710 20 19, conform Nomenclurii combinate a mărfurilor aprobată prin Legea nr. 172/2014, 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 ASTM D86;
- 4.7. motorină marină – orice combustibil marin, astfel cum este definit pentru gradele DMX, DMA și DMZ în tabelul I din standardul ISO 8217, cu excepția referinței la conținutul de sulf;
- 4.8. metodă de reducere a emisiilor – orice accesoriu, material, dispozitiv sau aparat care urmează să fie instalat pe o navă sau orice altă procedură, combustibil alternativ sau metodă de asigurare a conformității utilizată ca alternativă la combustibilii marini cu conținut redus de sulf, care este verificabilă, cuantificabilă și executorie;
- 4.9. metoda ASTM - 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;
- 4.10. navă la dană – o navă care este ancorată în siguranță într-un port al Republicii Moldova în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de manipulare a mărfii;
- 4.11. navă de pasageri – o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, unde un pasager este orice persoană, cu excepția comandantului și a membrilor echipajului sau a oricărei alte persoane angajate la bordul navei în interesul acesteia și a unui copil cu vârsta sub un an;
- 4.12. navă de război – o navă care aparține forțelor armate ale unui stat, poartă însemnele exterioare distinctive ale acestor nave sau ale naționalității sale, se află sub comanda unui ofițer autorizat în mod corespunzător de guvernul statului respectiv, al cărui nume figurează pe lista de serviciu corespunzătoare sau echivalentul acesteia și are un echipaj care se află în serviciul regulat al forțelor armate;
- 4.13. plasare pe piață – furnizarea sau punerea la dispoziția terților, contra cost sau în mod gratuit, a combustibililor marini pentru arderea la bord. Se exclude furnizarea/punerea la dispoziție a combustibililor marini pentru export în rezervoarele de încărcătură ale navelor;
- 4.14. păcură grea – orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codurile NC 2710 19 51 - 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 sau 2710 20 39, conform Nomenclurii combinate a mărfurilor aprobată prin Legea nr. 172/2014, sau orice combustibil lichid derivat din petrol, altul decât motorina definită la sbp.4.2. și altul decât combustibilii marini definiți la sbp. 4.3., 4.4., 4.5., care, din cauza limitelor sale de distilare, se încadrează în categoria uleiurilor grele destinate a fi utilizate drept combustibil și din care mai puțin de 65% din volum (inclusiv pierderile) distilă la 250 °C prin metoda ASTM D86. Dacă distilarea nu poate fi determinată prin metoda ASTM D86, produsul petrolier este, de asemenea, clasificat drept păcură grea;
- 4.15. serviciu regulat – o serie de traversări sau voiajuri efectuate astfel încât să deservească traficul între aceleași două ori mai multe porturi, fie conform unui orar publicat, fie cu o frecvență sau regularitate care constituie o serie sistematică recognoscibilă;

- 4.16. zone de control al emisiilor de SO_x – zone maritime definite ca atare de Organizația Maritimă Internațională (OMI) în temeiul Anexei VI la MARPOL, în care se impun măsuri speciale obligatorii privind emisiile de SO_x provenite de la nave pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării atmosferei.

Capitolul II. CERINȚE PRIVIND CONȚINUTUL MAXIM DE SULF ÎN COMBUSTIBILII REGLEMENTAȚI

5. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a păcurii grele al cărei conținut de sulf depășește **1,00 %** din greutate, cu excepția utilizării acesteia exclusiv în:
- 5.1. instalațiile de ardere reglementate de Legea nr. 227/2022 privind emisiile industriale și care respectă valorile-limită de emisie pentru dioxidul de sulf pentru astfel de instalații, stabilite în legislația națională;
 - 5.2. instalațiile de ardere care nu intră sub incidența pct. 5.1. în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf generate de instalațiile respective nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată;
 - 5.3. rafinării, pentru ardere, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la pct. 5.1., a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată.
6. Exploatarea instalațiilor de ardere care utilizează păcură grea cu un conținut mai mare decât cel stabilit la pct. 5, este permisă numai în cazul deținerii autorizației de mediu/autorizației integrate de mediu, emisă de către Agenția de Mediu, care stabilește valorile limită de emisie și condițiile de monitorizare a emisiilor în atmosferă.
7. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a motorinei al cărei conținut de sulf depășește **0,10 %** din greutate.
8. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește **3,50 %** din greutate, cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metode de reducere a emisiilor care funcționează în circuit închis, conform prevederilor capitolului III.
9. Se interzice utilizarea de către nave care traversează apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării și care nu sunt incluse în zone de control al emisiilor de SO_x, a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește **0,50%** din greutate.
10. Se interzice utilizarea de către nave care traversează apele teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării și care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x, a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește **0,10%** din greutate.
11. Prevederile incluse la punctul 9 și 10 se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova și navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii Europene.
12. Prevederile pct.10 se aplică pentru orice zonă maritimă, inclusiv porturi pe care Organizația Internațională Maritimă le desemnează ulterior ca zonă pentru controlul emisiilor de SO_x, în conformitate cu anexa VI la MARPOL, la 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării.
13. Se interzice utilizarea de către nave de pasageri care efectuează servicii regulate înspre sau dinspre orice port al Uniunii Europene, în mările teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele

de control al poluării și care nu se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x, a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește **1,50 %** din greutate.

14. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a motorinei marine al cărei conținut de sulf depășește **0,10 %** din greutate.

15. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a combustibilului diesel marin al cărui conținut de sulf depășește **1,50 %** din greutate.

16. Operațiunea de schimbare a combustibilului a navelor la dană în porturile Republicii Moldova, necesară pentru respectarea prevederilor punctului 10, trebuie să fie finalizată în cel mult două ore de la acostare și trebuie să fie inițiată cât mai târziu posibil înainte de plecarea navei. Momentul finalizării și inițierii operațiunii de schimbare a combustibilului se consemnează în jurnalul de bord al navei.

17. Orice navă, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care intră într-un port moldovenesc trebuie să aibă jurnalul de bord corect completat, inclusiv cu privire la operațiunile de schimbare a combustibilului.

18. Prevederile punctului 10 nu se aplică:

18.1. navelor care, conform orarelor publicate, staționează la dană mai puțin de două ore;

18.2. navelor care opresc toate motoarele și utilizează energie electrică de la țărm pe durata staționării la dană.

Capitolul III. METODE DE REDUCERE A EMISIILOR

19. Ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care respectă prevederile punctelor 8, 9, 10, 13, 14, 15 din prezentul Regulament, navele pot utiliza metode de reducere a emisiilor. Aceste prevederi se aplică navelor, indiferent de pavilionul arborat, atunci când acestea se află în porturi, apele teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării ale Republicii Moldova.

20. Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor menționate la pct. 19 trebuie să asigure, în mod continuu, reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf cel puțin echivalente cu reducerile obținute prin utilizarea combustibililor marini conform punctelor 8, 9, 10, 13, 14, 15. Valorile echivalente ale emisiilor sunt determinate în conformitate cu prevederile din Anexa nr. 1 la prezentul Regulament.

21. Metodele de reducere a emisiilor trebuie să respecte criteriile specificate în Anexa nr. 2 la prezentul Regulament.

22. Administratorii porturilor moldovenești asigură facilități pentru furnizarea energiei electrice navelor acostate, ca soluție alternativă de reducere a emisiilor generate în timpul staționării la dană.

23. Metodele de reducere a emisiilor care se încadrează în sfera de aplicare a echipamentelor maritime și cele care nu se încadrează în sfera de aplicare a echipamentelor maritime se stabilesc luând în considerare următoarele:

23.1. orientările elaborate de către Organizația Maritimă Internațională;

23.2. efectele asupra mediului, inclusiv reducerile realizabile ale emisiilor și impactul asupra ecosistemelor în porturi și estuare închise;

23.3. fezabilitatea monitorizării și verificării modului de funcționare a metodelor.

Capitolul IV. OBLIGAȚIILE AGENȚILOR ECONOMICI

24. Agenții economici care plasează pe piață combustibili care intră sub incidența prezentului Regulament au următoarele obligații:
- 24.1. să dețină certificat de conformitate emis de către organismele de evaluare a conformității acreditate;
 - 24.2. să verifice conținutul de sulf din combustibilii lichizi pentru fiecare lot de combustibili lichizi plasat pe piață, prin prelevare de probe și să efectueze încercări doar în laboratoarele acreditate;
 - 24.3. să permită prelevarea probelor/eșantionarea de combustibili lichizi de către organismele de inspecție recunoscute de către Centrul Național de Acreditare din Republica Moldova;
 - 24.4. să prezinte organului vamal, pentru verificare, rapoarte de inspecție eliberate de organisme de inspecție recunoscute de către Centrul Național de Acreditare din Republica Moldova.
25. Rapoartele de încercări emise de organismele de evaluare a conformității din alte state vor fi supuse procedurii de recunoaștere a conformității, prevăzute la art. 31 din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

Capitolul V. SUPRAVEGHERE, CONTROL ȘI EȘANTIONARE

26. Agenția Navală a Republicii Moldova este responsabilă pentru asigurarea respectării cerințelor privind conținutul de sulf pentru combustibilii marini utilizați de navele care arborează pavilionul Republicii Moldova și de toate navele, indiferent de pavilion, aflate în porturile și apele navigabile interioare ale Republicii Moldova.
27. Inspectoratul pentru Protecția Mediului de comun cu Agenția Navală a Republicii Moldova, inspectează și verifică jurnalele de bord ale navelor și notelor de livrare a buncherului, pentru a se asigura că este indicat conținutul de sulf conform cerințelor prezentului Regulament și că orice operațiune de schimbare a combustibilului este înregistrată corect.
28. În cazul în care o navă este găsită în neconformitate, Agenția Navală a Republicii Moldova poate solicita:
- 28.1 să prezinte dovezi că a încercat să achiziționeze combustibili marini conformi cu prevederile prezentului Regulament, și în raport cu itinerarul planificat, iar în situația lipsei disponibilității la punctele de aprovizionare prevăzute 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 a fost disponibil pentru a fi achiziționat;
 - 28.2 prelevarea de probe de combustibil marin și efectuarea analizei de laborator de către organisme de inspecție recunoscute.
29. În cazul în care comandantul furnizează informațiile menționate la punctul 29, Agenția Navală a Republicii Moldova de comun cu Inspectoratul pentru Protecția Mediului analizează toate circumstanțele relevante și probele prezentate pentru a determina măsurile ce urmează a fi întreprinse.
30. Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor

întreprinde toate măsurile necesare pentru a verifica, prin eşantionare, dacă conţinutul de sulf al combustibililor plasaţi pe piaţă şi utilizaţi respectă prevederile privind conţinutul de sulf din produs în conformitate cu procedurile stabilite în Hotărârea Guvernului nr. 1116/2002 despre aprobarea Regulamentului cu privire la depozitarea şi comercializarea cu ridicata, prin sistem automatizat, a produselor petroliere identificate.

31. Pentru combustibilii marini, eşantionarea se poate realiza prin:
 - 31.1. prelevarea de probe din combustibilul marin destinat arderii la bord, în timpul livrării către nave;
 - 31.2. prelevarea şi analiza conţinutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii la bord, conţinut în rezervoare, atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic şi economic, şi din eşantioanele sigilate de la bordul navelor.
32. Metoda de referinţă pentru determinarea conţinutului de sulf este standardul SM EN ISO 8754 sau SM EN ISO 14596. Pentru a determina dacă combustibilul marin livrat şi utilizat la bordul navelor este conform cu limitele de sulf stabilite în prezentul Regulament, se utilizează procedura de verificare a combustibilului stabilită în anexa VI a Convenţiei MARPOL.
33. Agenţia Navală a Republicii Moldova, trebuie:
 - 33.1. să țină un registru public disponibil al furnizorilor locali de combustibili marini;
 - 33.2. să se asigure că toţi combustibilii marini comercializaţi pe teritoriul ţării, au conţinutul de sulf documentat de către furnizor prin nota de livrare în buncăr, însoţită de o mostră sigilată semnată de către reprezentantul navei receptoare;
 - 33.3. să sesizeze Agenţia Naţională pentru Reglementare în Energetică cu privire la furnizorii de combustibili marini, care au fost depistaţi că furnizează combustibili care nu corespund specificaţiilor menţionate pe nota de livrare a buncărului.
34. Navele înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova notifică prin pavilionul statului său autoritatea competentă din portul de destinaţie relevant, atunci când acestea nu pot cumpăra combustibil marin, conform prevederilor prezentului Regulament.
35. Serviciul Vamal solicită şi verifică raportul de inspecţie şi/sau raportul de încercări în vederea stabilirii dacă combustibilii importaţi respectă cerinţele prezentului Regulament.

CAPITOLUL VI. RAPORTAREA ŞI NOTIFICAREA

36. În cazul apariţiei unor perturbări neprevăzute în aprovizionarea cu țiței, produse petroliere sau alte hidrocarburi, care fac temporar imposibilă respectarea valorilor-limită privind conţinutul de sulf menţionat la punctele 5 şi 7 din capitolul II, Ministerul Dezvoltării Economice şi Digitalizării în calitate de autoritate publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei şi a motorinei informează imediat Comisia Europeană.
37. Ministerul Dezvoltării Economice şi Digitalizării în calitate de autoritate publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei şi a motorinei, poate aproba, în cazuri justificate în mod corespunzător, derogări temporare de la valorile-limită privind conţinutul de sulf, pentru o perioadă limitată care nu depăşeşte 6 luni, permiţând punerea la dispoziţie pe piaţă sau utilizarea combustibililor cu un conţinut de sulf mai ridicat.
38. La expirarea perioadei pentru care a fost acordată derogarea, se aplică valorile-limită prevăzute de prezentul Regulament. Ministerul Dezvoltării Economice şi Digitalizării în calitate de autoritate

publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei și a motorinei informează Comisia Europeană cu privire la derogările acordate și la măsurile adoptate.

39. Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării în calitate de autoritate publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei și a motorinei va expedia Comisiei Europene raportul referitor la conformitatea combustibililor lichizi cu standardele privind conținutul de sulf, pentru anul calendaristic precedent.
40. Raportul se elaborează pe baza rezultatelor prelevării de eșantioane, analizelor și inspecțiilor efectuate, în conformitate cu Planul național de monitorizare prin eșantionare a calității benzinei și a motorinei aprobat de către Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării în calitate de autoritate publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei și a motorinei

Anexa nr. 1

la Regulamentul privind cerințele
referitoare la conținutul de sulf
al anumitor combustibili lichizi

Valorile echivalente ale emisiilor pentru metodele de reducere a emisiilor

Conținutul de sulf al combustibilului marin (% m/m)	Raportul emisiilor SO₂ (ppm)/CO₂ (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

- Utilizarea limitelor privind raportul emisiilor este aplicabilă doar atunci când se utilizează păcură reziduală sau distilată pe bază de petrol.
- În cazuri justificate în care concentrația de CO₂ este redusă de un sistem de purificare a gazelor de eșapament (EGC), concentrația de CO₂ poate fi măsurată la intrarea în unitatea EGC, cu condiția să se poată demonstra clar corectitudinea acestei metode.

Criterii privind utilizarea metodelor de reducere a emisiilor

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

Criteriu de utilizare:

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

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:

$M_{F0,1 \%} = (M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F) / E_{F0,1 \%}$, 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 consumat la dană (M_{BOG} / M_F)

A doua dezvoltare poate fi exprimată și în felul următor:

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

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 consumat 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

2. Sisteme de epurare a gazelor de eșapament (*scrubbere*)

Criteriu de utilizare: Apa de spălare rezultată din sistemele de epurare a gazelor de eșapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate sau alți compuși chimici creați in situ nu se deversează în mare (inclusiv în porturi și estuare închise) decât dacă operatorul navei demonstrează că o astfel de deversare nu are efecte negative semnificative și nu prezintă riscuri pentru sănătatea umană și mediul înconjurător. În cazul în care substanța chimică utilizată este soda caustică, este suficient ca apa de spălare evacuată să îndeplinească criteriile stabilite de Comitetul pentru protecția

mediului marin prin Ghidul pentru sisteme de curățare a gazelor de eșapament adoptat prin Rezoluția IMO MEPC.184(59), iar pH-ul acesteia să nu depășească valoarea de 8,0.

2. Biocombustibili

Criteriu de utilizare: Se permite utilizarea biocombustibililor așa cum sunt definiți în Legea nr.10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile și Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 privind aprobarea Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră cu condiția ca aceștia să fie conformi standardelor europene (CEN) și internaționale (ISO) relevante. Amestecurile de biocombustibili cu combustibili marini trebuie să respecte în orice situație limitele de conținut de sulf prevăzute de prezentul Regulament pentru combustibilii lichizi utilizați.

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi este elaborat de Ministerul Mediului. La elaborarea proiectului au participat, membrii grupului de lucru interinstituțional format conform Ordinului Ministrului Mediului nr. 118 din 15 august 2025, din care fac parte reprezentanți ai Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Ministerului Energiei, Agenției de Mediu, Inspectoratului pentru Protecția Mediului, Agenției Navale, ANRE, Serviciului Vamal.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ Elaborarea prezentului proiect de act normativ este determinată de necesitatea executării angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova și de alinierea cadrului normativ național la acquis-ul Uniunii Europene. Drept temei legal îl constituie următoarele: • Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029 (Clusterul 4), cap. 27 „Mediu și schimbări climatice”, pct. 23 care prevede transpunerea integral a Directivei (UE) 2016/802. • Acordul de Asociere dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană, ratificat prin Legea nr. 112/2014, care, prin Anexa XI, stabilește obligația armonizării legislației naționale cu Directiva 1999/32/CE, înlocuită ulterior prin Directiva (UE) 2016/802. • Tratatul de constituire a Comunității Energetice, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 117/2009, ce impune implementarea acquis-ului comunitar în domeniul energiei și mediului, inclusiv a reglementărilor privind calitatea combustibililor. • Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător, care constituie legea-cadru ce abilitază Guvernul să aprobe regulamente pentru implementarea politicii de stat în domeniu. • Legea nr. 100/2017 privind actele normative, care, la art. 4 și 8, stabilește că actele normative ale Guvernului se emit pentru executarea legislației și, în cazul transunerii actelor Uniunii Europene, trebuie asigurată compatibilitatea și integritatea juridică a reglementărilor. De asemenea, art. 33 lit. c) prevede posibilitatea ca un act normativ al Guvernului să abroge un alt act de același nivel, în temeiul căruia prezenta hotărâre propune abrogarea expresă a Hotărârii Guvernului nr. 414/2016. Directiva (UE) 2016/802 codifică și actualizează cerințele privind conținutul maxim de sulf din combustibilii lichizi, în scopul reducerii emisiilor de dioxid de sulf (SO₂) rezultate din arderea produselor petroliere. Transpunerea completă a acestei directive este esențială pentru realizarea obiectivelor de mediu asumate de Republica Moldova în cadrul procesului de aderare la Uniunea Europeană și pentru asigurarea conformității legislației naționale cu normele comunitare.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative Evoluția reglementărilor Uniunii Europene privind conținutul de sulf în combustibilii lichizi reflectă progresele internaționale în reducere a poluării provenite din utilizarea combustibililor fosili, în special în transportul maritim. Directiva (UE) 2016/802 transpune și actualizează cerințele stabilite în Anexa VI revizuită a Convenției MARPOL 73/78, în vigoare din 1 iulie 2010. În Republica Moldova, reglementarea în vigoare — Hotărârea Guvernului nr. 414/2016 — transpune o directivă europeană abrogată (Directiva 1999/32/CE), chiar dacă prevederile ce țin de conținutul de sulf în

combustibil au fost ajustate, unele prevederi nu mai corespunde în totalitate cu cerințele actualizate ale acquis-ului comunitar. Această situație generează un vid de reglementare și riscuri de neconformitate internațională, afectând inclusiv eficiența măsurilor de control al emisiilor de dioxid de sulf (SO₂).

Un factor important care trebuie reglementat sunt condițiile de utilizare a păcurii în instalațiile de ardere. Astfel autorizația integrată de mediu eliberată instalațiilor mari de ardere trebuie să conțină limitele de sulf în dependență de combustibilul utilizat. Totodată s-a considerat necesar de actualizat și delimitat responsabilitățile pentru operatorii portuari și autoritățile de control cât și cele pentru instituțiile responsabile de raportare către Comisia Europeană.

La fel, urmând practica țărilor UE care în cazul unor perturbări în aprovizionarea cu produse petroliere au stabilit unele derogări pentru utilizarea temporară a combustibililor cu un conținut de sulf mai ridicat cu acordul Comisiei Europene, prevedere inclusă și la nivel național în noul proiect de HG.

Situația actuală în Republica Moldova:

- **Păcura** este utilizată ocazional, în principal în sectorul termoelectric și industrial, în situații de criză a gazelor naturale. În sezonul rece 2022–2023, S.A. „Termoelectrica” a consumat păcură din rezerva de stat pentru asigurarea continuității serviciilor energetice către populație și instituțiile critice, în contextul crizei de gaze naturale. De asemenea, unele întreprinderi industriale au recurs ocazional la păcură ca alternativă, atunci când alimentarea cu gaze a fost limitată. În mod normal însă, consumul de păcură pe piața internă este redus, dat fiind impactul ei poluant ridicat și disponibilitatea altor combustibili.

Per general, conform datelor BNS (Balanta produselor energetice a Republicii Moldova pentru anii 2021-2023) păcura importată a crescut exponențial în contextul crizei energetice, în anul 2021 constituind 2 mii tone, în 2022 – 87 mii tone, în 2023 – 102 mii tone¹. Această creștere corespunde unor cantități de ordinul zecilor de mii de tone de păcură achiziționate, utilizate aproape exclusiv pentru asigurarea funcționării centralelor termoelectrice din țară (ex. S.A. „Termoelectrica”) în lipsa gazului, păcura nefiind destinată revânzării.

- **Motorina** este combustibilul fosil cel mai importat, având o pondere majoritară în consumul național. În anul 2021 s-a importat o cantitate de 645 mii tone, în 2022 – 699 mii tone, în 2023 – 680 mii tone.
- **Combustibilii marini** pentru navigație maritimă, Republica Moldova nu are importuri dedicate de combustibil marin dat fiind accesul maritim foarte limitat; cu toate acestea, o parte din motorina importată este reexportată ulterior, inclusiv ca combustibil pentru nave sau livrări către țări din regiune. De exemplu, în 2022-2023 s-a constatat un reexport masiv de motorină către Ucraina, realizat prin Portul Internațional Liber Giurgiulești – operatorul Danube Logistics a trimis cantități importante de motorină peste graniță, ceea ce explică o diferență de ~80.000 tone în statisticile de import, reprezentând practic export indirect de combustibil (*sursa: www.anre.md / Rapoarte*).

Cadrul normativ aplicabil:

- **Legea nr. 461/2001** privind piața produselor petroliere – stabilește cerințele tehnice și de mediu pentru calitatea combustibililor;
- **Legea nr. 98/2022** privind calitatea aerului atmosferic – stabilește obiectivele de reducere a poluanților atmosferici;
- **Legea nr. 227/2022** privind emisiile industriale – reglementează limitele de emisii pentru instalațiile de ardere;
- **Hotărârea Guvernului nr. 1116/2002** despre aprobarea Regulamentului cu privire la depozitarea și comercializarea cu ridicata, prin sistem automatizat, a produselor petroliere identificate – reglementează procedurile de eșantionare a combustibililor plasați pe piața;
- **Hotărârea Guvernului nr. 301/2025** privind Sistemul Informațional de Monitorizare a Calității Benzinei și Motorinei – instituie un mecanism de control al combustibililor transparent și compatibil

¹ BNS - <https://statistica.gov.md/ro/statistic-indicator-details/14>

cu cerințele UE.

- **Ordin nr. 91 din 01.07.2025** al Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării, cu privire la aprobarea Planului național de monitorizare prin eșantionare a calității benzinei și motorinei pentru anul 2025. Prin intermediul Ordinului este instituit cadrul organizatoric și procedural de monitorizare a calității carburanților plasați pe piața Republicii Moldova. Astfel, monitorizarea se realizează prin prelevarea de probe de benzină și motorină de la stațiile de alimentare și din depozitele petroliere din toate regiunile țării, conform planului aprobat pentru anul 2025. Ordinul prevede că selecția punctelor de eșantionare se efectuează în mod aleatoriu, prin intermediul unui sistem informațional independent, asigurând astfel transparența, imparțialitatea și obiectivitatea procesului de control. Planul aprobat prin Ordin are ca obiectiv verificarea respectării cerințelor de calitate ale carburanților și a standardelor privind protecția mediului și a consumatorilor, în conformitate cu cadrul normativ național armonizat cu legislația Uniunii Europene. Totodată, potrivit prevederilor Ordinului, monitorizarea se desfășoară pe parcursul întregului an 2025, inclusiv în perioada sezonului rece, asigurând caracterul continuu al supravegherii pieței carburanților.

Rezultatele obținute în cadrul procesului de monitorizare sunt centralizate și raportate, inclusiv la nivel european, fiind transmisă pentru prima dată Comisiei Europene o raportare privind nivelul de conformitate al carburanților comercializați pe parcursul anului 2025 în Republica Moldova cu cerințele aplicabile.

Aceste instrumente legislative creează baza generală pentru controlul calității combustibililor, însă **nu acoperă în totalitate și cerințele Directivei (UE) 2016/802**, în ceea ce privește combustibilii utilizați în transportul maritim și în instalațiile mari de ardere.

Raționamentul intervenției:

Elaborarea noului Regulament privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi este necesară pentru:

- Actualizarea și armonizarea cadrului normativ național cu legislația UE și cu prevederile Convenției MARPOL;
- Reducerea emisiilor de SO₂ în vederea realizării angajamentelor asumate prin Hotărârea Guvernului nr. 593/2024 (reducerea emisiilor cu 27% până în 2040, față de 2020);
- asigurarea cadrului juridic și predictibilității reglementărilor pentru operatorii economici;
- consolidarea instrumentelor naționale de monitorizare a calității combustibililor și a emisiilor atmosferice.

În concluzie:

Situația actuală demonstrează că legislația națională actuală nu transpune în totalitate cerințele europene privind conținutul de sulf în combustibilii lichizi, ceea ce impune actualizarea a HG nr. 414/2016 prin elaborarea unui nou regulament. Proiectul propus este compatibil cu legislația națională conexasă și reprezintă un instrument esențial pentru îndeplinirea angajamentelor de mediu asumate de Republica Moldova.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Obiectivul general al proiectului de hotărâre a Guvernului este îmbunătățirea calității aerului și protejarea sănătății populației prin reducerea emisiilor de poluanți proveniți din arderea combustibililor lichizi cu conținut ridicat de sulf. Acest obiectiv este urmărit prin actualizarea cadrului legislativ național, în concordanță cu cerințele consolidate ale Directivei (UE) 2016/802, astfel încât pe teritoriul Republicii Moldova să fie utilizați doar combustibili care respectă limitele moderne de conținut de sulf, similare celor aplicabile în statele membre ale Uniunii Europene.

Implementarea acestor reglementări va contribui la reducerea emisiilor de dioxid de sulf (SO₂) și a particulelor fine (PM_{2.5}), poluanți responsabili de formarea ploilor acide, degradarea biodiversității, afectarea culturilor

agricole și monumentelor istorice, precum și de apariția bolilor respiratorii și cardiovasculare. Utilizarea combustibililor cu conținut redus de sulf va conduce, așadar, la o scădere semnificativă a acestor emisii și la îmbunătățirea stării de sănătate a populației.

Structura noului Regulament include următoarele capitole:

- **Capitolul I** – Dispoziții generale și domeniu de aplicare;
- **Capitolul II** – Cerințe privind conținutul maxim de sulf în combustibilii reglementați;
- **Capitolul III** – Metode de reducere a emisiilor;
- **Capitolul IV** – Obligațiile agenților economici;
- **Capitolul V** – Supraveghere, control și eșantionare;
- **Capitolul VI** – Raportarea și notificarea;

Implementarea Directivei sprijină angajamentele internaționale ale Republicii Moldova, întărește parcursul său european și asigură conformitatea cu standardele internaționale MARPOL (Anexa VI), evitând posibile sancțiuni sau restricții privind accesul navelor moldovenești în porturile internaționale. Pe plan regional, armonizarea normelor de calitate a combustibililor cu cele ale Uniunii Europene facilitează schimburile comerciale și elimină barierele tehnice la import, prin recunoașterea reciprocă a documentelor de calitate.

Noul Regulament oferă un cadru juridic clar pentru operatorii economici implicați în importul, distribuția și utilizarea combustibililor lichizi, stabilind cerințe precise privind calitatea acestora.

Principalele prevederi ale proiectului se referă la:

- interzicerea plasării pe piață și a utilizării păcurei cu un conținut de sulf ce depășește 1% din greutate;
- interzicerea plasării pe piață și a utilizării motorinei cu conținut maxim admis de sulf de 0,10% din greutate ;
- obligativitatea utilizării, de către navele care operează în apele și porturile Republicii Moldova, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării, a combustibililor marini cu un conținut de sulf de cel mult 0,50%, în conformitate cu plafonul global aplicabil începând cu anul 2020.

De menționat este faptul că aceste limite deja trebuie să fie aplicabile pe teritoriul țării conform HG nr. 414/2016.

Elemente noi sunt următoarele:

- reglementarea utilizării păcurii în instalațiile de ardere și condițiile specifice;
- stabilirea clară a responsabilităților pentru operatorii portuari și autoritățile de control;
- stabilirea unor derogări pentru utilizarea temporară a combustibililor cu un conținut de sulf mai ridicat în cazul unor perturbări în aprovizionarea cu produse petroliere și notificarea Comisiei Europene;
- stabilirea procedurii de raportare către Comisia Europeană privind conformitatea combustibililor lichizi cu standardele privind conținutul de sulf.

Regulamentul nu stabilește cuantumul sancțiunilor, acestea urmând a fi corelate cu modificările ce vor fi propuse ulterior în Codul contravențional pentru a stabili cuantumul amenzii fiind una eficientă și disuasivă.

Integrarea cu alte politici și acte normative

Regulamentul asigură coerența cu Legea nr. 227/2022 privind emisiile industriale (care transpune Directiva 2010/75/UE), prevăzând că instalațiile mari de ardere care utilizează combustibili reglementați trebuie să respecte și limitele de emisie stabilite prin autorizațiile integrate de mediu, iar dacă aceste limite sunt mai stricte, ele prevalează. Totodată, se menționează interacțiunea cu Legea nr. 461/2001 privind piața produselor petroliere, în sensul că autorizațiile de import și comercializare vor ține cont de cerințele de calitate stabilite prin noul Regulament.

Per general, comparativ cu Hotărârea Guvernului nr. 414/2016, noul proiect introduce actualizări prin stabilirea

obligățiilor de monitorizare și raportare conform standardelor UE, precum și armonizarea terminologică și procedurală cu legislația actuală.
3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
Opțiunea 1 - Menținerea cadrului actual Această opțiune presupune păstrarea în vigoare a Hotărârii Guvernului nr. 414/2016, care transpune Directiva 1999/32/CE – act european abrogat și înlocuit prin Directiva (UE) 2016/802. Menținerea actualului cadru normativ este inacceptabilă din mai multe motive: • ar perpetua neconformitatea Republicii Moldova cu acquis-ul comunitar, generând un decalaj normativ față de legislația Uniunii Europene și contravenind angajamentelor asumate prin Acordul de Asociere și Tratatul Comunității Energetice; • nu ar asigura atingerea efectelor scontate de reducere a emisiilor, menținând un nivel ridicat de poluare atmosferică, ca urmare a perpetuării unor limite privind conținutul de sulf în combustibili, cu impact negativ continuu asupra calității aerului, mediului și sănătății publice. • ar contraveni obligațiilor asumate prin Programul Național de Aderare 2025–2029, care prevede expres transpunerea integrală a directivelor europene de mediu, inclusiv a Directivei (UE) 2016/802; • ar afecta credibilitatea externă a statului, generând riscul ca Republica Moldova să fie percepută ca un partener care nu își respectă angajamentele asumate în dialogul cu instituțiile europene. Prin urmare, opțiunea de a menține cadrul normativ actual este considerată inefficientă, neconformă și contrară interesului public, neputând asigura atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor și de armonizare legislativă. Opțiunea 2 – Adoptarea unui nou Regulament consolidat (soluția propusă) Această opțiune, constă în abrogarea integrală a Hotărârii Guvernului nr. 414/2016 și adoptarea unui nou Regulament consolidat, care să permită transpunerea completă, clară și coerentă a Directivei (UE) 2016/802. Această abordare elimină ambiguitățile vechiului cadru normativ, evită amendamentele fragmentare și asigură alinierea deplină a legislației naționale la standardele Uniunii Europene, inclusiv la noile metode de analiză și la plafonul global de sulf din greutatea combustibililor. Transpunerea completă se va realiza pentru toate prevederile aplicabile Republicii Moldova, ținând cont de faptul că Republica Moldova nu dispune de ieșire la mare, iar anumite dispoziții ale Directivei, referitoare la zone maritime sau la combustibili utilizați în navigația maritimă, nu sunt aplicabile pentru contextul național, obiecție reflectată inclusiv de membrii Comisiei Europene în procesul de screening din vara anului 2025 (<i>conform PV al reuniunii de screening bilateral pentru Capitolul 27 Mediu și schimbări climatice 30 iunie-4 iulie 2025</i>). • Noul Regulament va integra prevederile relevante și va corela normele cu modificările interne actuale, precum Legea nr. 98/2022 privind calitatea aerului atmosferic și Legea nr. 227/2022 privind emisiile industriale, oferind un cadru actualizat, unitar și eficient de reglementare. Totodată noul regulament va oferi un cadru unitar, previzibil și ușor de aplicat pentru operatorii economici, autoritățile de mediu și instituțiile de control, reducând riscurile de interpretare divergentă și sarcinile administrative inutile. Prevederile noului Regulament vor contribui indirect la îmbunătățirea calității aerului și protejarea sănătății publice, prin aplicarea celor mai recente standarde internaționale în domeniul reducerii emisiilor de sulf. Astfel, adoptarea unui nou Regulament consolidat reprezintă singura opțiune viabilă din punct de vedere juridic, tehnic și strategic, asigurând atât respectarea angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova, cât și compatibilitatea deplină a cadrului normativ național cu legislația Uniunii Europene.
4. Analiza impactului de reglementare
4.1. Impactul asupra sectorului public

Proiectul nu presupune crearea unor noi instituții publice. Implementarea prevederilor urmează să fie asigurată de autoritățile existente, fiecare în limitele competențelor sale legale: • Ministerul Mediului – responsabil de elaborarea politicilor publice de mediu, coordonarea și supravegherea generală a procesului de implementare; • Agencia Navală a Republicii Moldova – monitorizează respectarea cerințelor privind conținutul de sulf în combustibilii utilizați în navigația navală, pentru navele sub pavilion național; • Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor – exercită supravegherea pieței interne a combustibililor, prin inspecții și prelevări de probe, conform legislației speciale; • Serviciul Vamal al Republicii Moldova – verifică, la frontieră, documentele de conformitate ale loturilor de combustibil importate; • Inspectoratul pentru Protecția Mediului – asigură controlul de mediu privind respectarea limitelor de emisii în instalațiile care utilizează combustibili lichizi (păcura), potrivit atribuțiilor sale legale. • Agencia de Mediu – asigură eliberarea autorizațiilor integrate de mediu sau autorizației de mediu, pentru instalațiile de ardere, cu includerea limitei de emisii de sulf. Impactul instituțional se va manifesta prin necesitatea consolidării capacităților administrative ale acestor autorități, în special în domeniul inspecției și monitorizării, prin actualizarea procedurilor interne și, după caz, prin instruirea suplimentară a personalului implicat. Costurile de supraveghere și control vor fi acoperite în continuare din bugetele anuale existente, fără alocări suplimentare.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul de hotărâre a Guvernului pentru transpunerea Directivei (UE) 2016/802 nu implică cheltuieli suplimentare din bugetul de stat. Limitele privind conținutul maxim de sulf al combustibililor lichizi au fost deja stabilite și aplicabile la nivel național prin Hotărârea Guvernului nr. 414/2016. Întrucât operatorii economici respectă aceste cerințe din anul 2016, proiectul nu introduce obligații noi care ar necesita alocări financiare suplimentare. Activitățile de supraveghere a conformității combustibililor se desfășoară deja în cadrul competențelor instituțiilor publice responsabile, utilizând mecanismele administrative și procedurale existente. Proiectul nu presupune: • crearea unor structuri instituționale noi; • achiziționarea de echipamente sau investiții în infrastructură; • dezvoltarea unor sisteme informaționale suplimentare. Prin urmare, implementarea prevederilor actului normativ se va realiza în limitele resurselor bugetare aprobate anual autorităților competente.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Implementarea prevederilor Regulamentului nu implică cheltuieli financiare suplimentare pentru agenții economici. Cerințele privind conținutul maxim de sulf al diferitelor categorii de combustibili au fost anterior stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 414/2016, care a aprobat limitele aplicabile pentru păcură grea, motorină, combustibili marini și alte categorii relevante. În acest context, operatorii economici care introduc pe piață sau utilizează aceste tipuri de combustibili au obligația de a respecta limitele respective încă de la intrarea în vigoare a actului normativ menționat (anul 2016). Prin urmare, prezentul Regulament nu instituie cerințe noi din perspectiva nivelurilor maxime admise ale conținutului de sulf, ci asigură actualizarea și consolidarea cadrului normativ existent și alinierea acestuia la textul Directivei UE 2016/802. Majoritatea loturilor de combustibili lichizi importate în Republica Moldova provin din state membre ale Uniunii Europene și sunt deja testate în laboratoare acreditate conform standardelor internaționale. Operatorii economici pot utiliza rapoartele de încercări emise de laboratoare acreditate din UE, evitând

necesitatea repetării analizelor și optimizând logistica și cheltuielile aferente.

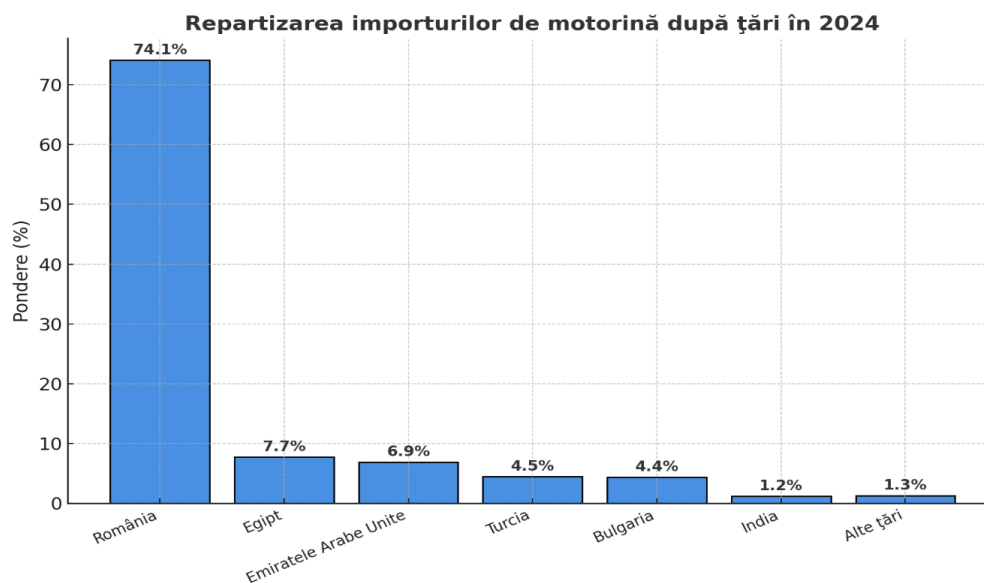
În cazul importurilor din state terțe, operatorii economici pot apela la laboratoare de încercări acreditate în conformitate cu standardul ISO/IEC 17025, inclusiv laboratoare acreditate de organisme naționale de acreditare recunoscute la nivel european, cum sunt, spre exemplu, laboratoarele acreditate RENAR, inclusiv compania [Rompetrol Quality Control](#) din România, pentru efectuarea testelor de calitate ale combustibililor, inclusiv determinarea conținutului de sulf.

Costul unei analize standard privind conținutul de sulf și parametrii de calitate ai combustibililor este, în mod obișnuit, în intervalul aproximativ 50–80 euro/probă pe piața europeană, în funcție de laborator și de complexitatea testelor (costul raportat la 1 lot tipic, ex. 1.000 tone combustibil). Raportat la volumul și valoarea unui lot de combustibil, acest cost reprezintă un impact financiar nesemnificativ pentru operatorii economici (estimativ sub 0,1% din valoarea lotului).

Conform datelor ANRE privind repartizarea importului de motorină în țară în anul 2024, segmentul majoritar îl reprezintă România (~74,1% din importurile de motorină), ceea ce indică o dependență semnificativă de un furnizor din UE. Există o diversificare prin furnizori extra UE (Egipt – 7,7%, Emiratele Arabe Unite – 6,9%, Turcia – 4,5%, Bulgaria – 4,4%, India – 1,2%), iar alte țări acoperă o cotă de aproximativ 1,3% (sursa: www.anre.md / Rapoarte).

Repartizarea importurilor de motorină după țări în 2024:

- România: ~74.1%
- Egipt: ~7.7%
- Emiratele Arabe Unite: ~6.9%
- Turcia: ~4.5%
- Bulgaria: ~4.4%
- India: ~1.2%
- Alte țări: ~1.3%



În acest context, având în vedere că limitele de conținut de sulf sunt deja stabilite și aplicabile din anul 2016, iar combustibilii importați respectă standardele europene, alinierea la cerințele Directivei UE 2016/802 nu generează costuri suplimentare pentru operatorii economici importatori și distribuitori de combustibili.

4.4. Impactul social

Prezentul act normativ va genera un impact social semnificativ și preponderent pozitiv, prin efectele directe asupra sănătății publice și calității vieții populației.

1. **Îmbunătățirea sănătății publice.** Reducerea conținutului de sulf din combustibilii lichizi va conduce la limitarea semnificativă a emisiilor de dioxid de sulf (SO₂) și particule fine (PM). Conform studiilor epidemiologice și datelor OMS, diminuarea acestor poluanți este corelată cu scăderea incidenței bolilor respiratorii și cardiovasculare, precum astmul bronhic, bronșitele cronice și infarctele miocardice, în special în mediul urban.
2. **Protejarea grupurilor vulnerabile.** Copiii, vârstnicii și persoanele cu afecțiuni respiratorii sau cardiace cronice vor resimți beneficii directe prin reducerea riscului de agravare a bolilor preexistente și prin creșterea confortului și calității vieții zilnice.
3. **Creșterea speranței și calității vieții pe termen lung.** Studiile europene indică faptul că expunerea la poluarea cu SO₂ și particule fine poate reduce speranța medie de viață cu până la 1–2 ani în regiunile foarte afectate. Prin urmare, implementarea măsurilor prevăzute de actul normativ va contribui la creșterea longevității și la reducerea costurilor sociale și medicale asociate bolilor cronice cauzate de poluare.

Impactul social al implementării Regulamentului este exclusiv pozitiv. Prin reducerea poluării atmosferice și protejarea sănătății publice, actul contribuie la îndeplinirea obiectivelor naționale și europene în domeniul mediului și sănătății.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu este aplicabil.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Impactul asupra mediului este pozitiv. Reducerea conținutului de sulf în combustibilii lichizi va determina o scădere directă și cuantificabilă a emisiilor de dioxid de sulf (SO₂), contribuind la îmbunătățirea calității aerului și la diminuarea fenomenului de acidifiere. Acest efect va proteja solurile, pădurile și ecosistemele acvatice și va sprijini îndeplinirea angajamentelor Republicii Moldova asumate prin Hotărârea Guvernului nr.593/2024 pentru aprobarea Regulamentului privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici.

Proiectul are, de asemenea, efecte benefice asupra mediului acvatic. Reducerea emisiilor de SO₂ generate de sursele navale contribuie la diminuarea poluării atmosferice cu impact asupra mediului marin și, prin depuneri atmosferice, la reducerea încărcării chimice a apelor. Deși Republica Moldova are acces limitat la căile navigabile (portul fluvial Giurgiulești pe Dunăre), aplicarea noilor standarde pentru navele care fac escală aici sprijină eforturile regionale de menținere a calității aerului și apei în zona Dunării de Jos și a Mării Negre.

În ansamblu, proiectul fortifică reziliența ecosistemelor naturale și sprijină atingerea obiectivelor stabilite în **Strategia de mediu pentru anii 2024–2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 409/2024**. Reducerea poluării atmosferice cu sulf este parte integrantă a eforturilor naționale de combatere a poluării aerului, fiind complementară măsurilor de reducere a emisiilor de NO_x, COV, PM și alte substanțe poluante.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Adoptarea proiectului va avea un impact pozitiv asupra credibilității externe a Republicii Moldova, demonstrând un angajament ferm în procesul de aderare la Uniunea Europeană și în cadrul Comunității Energetice.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul de Regulament asigură transpunerea Directivei (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016, privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi, în legislația națională. Obiectivele directivei – protejarea sănătății umane și a mediului prin reducerea emisiilor de SO₂ – sunt preluate la nivel național, iar prevederile proiectului sunt echivalente ca efect juridic cu cele ale

directivei, iar normele suplimentare incluse nu depășesc cerințele UE, ci doar facilitează o aplicare mai clară a cerințelor. Unele prevederi ale directivei nu au fost preluate în proiectul de Regulament, întrucât nu sunt aplicabile în contextul național, cum ar fi cerințele specifice navelor sau infrastructurii maritime, sau combustibililor marini, având în vedere că Republica Moldova nu are ieșire directă la mare, obiecție reflectată inclusiv de membrii Comisiei Europene în procesul de screening din vara anului 2025 (<i>conform PV al reuniunii de screening bilateral pentru Capitolul 27 Mediu și schimbări climatice 30 iunie-4 iulie 2025</i>). Directiva 2016/802 este strâns legată de alte acte legislative europene relevante, inclusiv Directiva 2010/75/UE privind emisiile industriale și Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului transpusă la nivel național prin Legea nr. 227/2022 privind emisiile industriale și Legea nr. 98/2022 privind calitatea aerului atmosferic. Proiectul de act normativ este conceput astfel încât să fie coerent cu aceste reglementări, de exemplu prin includerea excepțiilor aplicabile instalațiilor mari de ardere, în conformitate cu Directiva 2010/75/UE care este transpusă la nivel național prin Legea nr. 227/2022 privind emisiile industriale. Aceasta garantează armonizarea între regimul privind conținutul de sulf în combustibili și cel privind emisiile specifice instalațiilor, evitând suprapuneri sau contradicții legislative. Tabelul de concordanță anexat la dosarul proiectului demonstrează corespondența detaliată între prevederile directivei UE și cele ale proiectului național, consolidând transparența și conformitatea transpunerii.
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE Proiectul creează cadrul juridic intern specific și necesar pentru implementarea obligațiilor ce decurg din Acordul de Asociere RM-UE și Tratatul Comunității Energetice în domeniul calității combustibililor, asigurând aplicabilitatea directă a standardelor europene pe teritoriul Republicii Moldova. Din perspectiva legislației naționale în vigoare, proiectul este complementar cu Legea nr. 98/2022 privind calitatea aerului contribuind la realizarea obiectivelor acesteia. De asemenea, nu contravine Legii nr. 461/2001 privind piața produselor petroliere.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ Anunțul de inițiere a elaborării proiectului de act normativ a fost publicat la data de 21.05.2025 https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-cu-privire-la-initierea-elaborarii-proiectului-regulamentului-privind-reducerea-continutului-d/14527, ulterior proiectul de act normativ însoțit de prezenta Notă de fundamentare a fost supus consultării publice prealabile, la data de 18.11.2025 https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-privind-consultarea-prealabila-a-proiectului-hotararii-guvernului-pentru-aprobarea-regulamentu/15525. Totodată, proiectul de HG a fost de 2 ori consultat cu GL interinstituțional din care fac parte reprezentanți ai Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Ministerului Energiei, Agenției de Mediu, Inspectoratului pentru Protecția Mediului, Agenției Navale, ANRE, Serviciului Vamal. În continuare, proiectul HG va fi supus consultării publice conform Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. Vor fi solicitate avize de la ministerele și agențiile de resort, precum și de la asociațiile de afaceri relevante. Sinteza propunerilor și obiecțiilor va fi analizată și integrată în versiunea finală a proiectului și notei de fundamentare.
7. Concluziile expertizelor Rubrica respectivă va fi completată după expertizarea proiectului HG cu instituțiile relevante.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent Proiectul de Hotărâre a Guvernului abrogă în mod expres Hotărârea Guvernului nr. 414/2016, asigurând astfel eliminarea paralelismelor și a contradicțiilor din legislație. Proiectul nu necesită modificarea altor acte normative, ci se încorporează în cadrul legal existent, acționând ca legislație specială în raport cu Legea nr.

1515/1993 privind protecția mediului înconjurător și ca act de implementare a obiectivelor Legii nr. 98/2022 privind calitatea aerului atmosferic.

**9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului
normativ**

Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de Agenția Navală a Republicii Moldova, Inspectoratul pentru Protecția Mediului, Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare, fiecare în limita competențelor sale, astfel precum a fost menționat la punctul 4.1.

Nu este necesară elaborarea unor acte normative suplimentare pentru punerea în aplicare a prezentei hotărâri. Autoritățile responsabile vor elabora, după caz, proceduri interne și ghiduri pentru a asigura aplicarea uniformă a noilor cerințe.

Ministerul Mediului în comun cu Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării vor organiza seminare și vor disemina materiale informative către toți importatorii și distribuitorii de combustibili. Scopul este de a le aduce la cunoștință noile cerințe și termenele de conformare, precum și modul de raportare a datelor.

Inspectoratul pentru Protecția Mediului își va instrui inspectorii cu privire la noile prerogative (în special legate de controlul navelor, activitate care poate necesita cooperare cu Agenția Navală).

Secretar de Stat

Grigore STRATULAT

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1. Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (text codificat) (JO L 132, 21.5.2016, p. 58–78), CELEX: 32016L0802.			
2. Titlul proiectului de act normativ național: Hotărârea Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi.			
3. Gradul general de compatibilitate: parțial compatibil			
4. Autoritatea / persoana responsabilă : Ministerul Mediului, Victoria Idricean , Direcția politici în domeniul aerului atmosferic			
5. Data întocmirii/actualizării 12.12.2026			
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normative național	Gradul de compatibilitate	Observații
6.	7.	8.	9.
<i>Articolul 1</i> Obiectiv și domeniu de aplicare (1) Obiectivul prezentei directive îl constituie reducerea emisiilor de dioxid de sulf rezultate din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi și, prin urmare, reducerea efectelor nefaste ale acestor emisii asupra omului și mediului	Capitolul I. Dispoziții generale și domenii de aplicare 1. Prezentul Regulament are drept scop reducerea emisiilor de dioxid de sulf rezultate din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi și, prin urmare, diminuarea efectelor nocive ale acestor emisii asupra sănătății umane și a mediului.	Compatibil	
(2) Reducerile emisiilor de dioxid de sulf rezultate din arderea anumitor combustibili lichizi derivați din petrol se realizează prin instituirea unor limite privind conținutul de sulf al acestor combustibili, ca o condiție pentru utilizarea acestora pe teritoriul statelor membre, în mările teritoriale, în zonele economice exclusive sau în zonele de control al poluării.	Capitolul I. Dispoziții generale și domenii de aplicare 2. Prezentul Regulament stabilește valorile-limită ale conținutului de sulf pentru anumite tipuri de combustibili lichizi derivați din petrol, ca o condiție pentru utilizarea acestora pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv în apele navigabile interioare, precum și în mările teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării ale statelor membre ale Uniunii Europene de către navele care arborează pavilionul Republicii Moldova.	Compatibil	
Cu toate acestea, limitele privind conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi derivați din petrol, instituite prin prezenta directivă, nu se aplică:	Capitolul I. Dispoziții generale și domenii de aplicare 3. Prevederile prezentului Regulament nu se aplică pentru: 3.1. combustibilii destinați cercetării și testării; 3.2. combustibilii destinați prelucrării înainte de arderea finală;	Compatibil	

(a) combustibililor destinați cercetării și testării; (b) combustibililor destinați prelucrării înainte de arderea finală; (c) combustibililor care urmează să fie prelucrați în industria de rafinare; (d) combustibililor utilizați și introduși pe piață în regiunile ultraperiferice ale Uniunii, cu condiția ca statele membre interesate să ia măsurile necesare pentru ca, în respectivele regiuni: (i) să fie respectate standardele de calitate a aerului; (ii) să nu fie utilizată păcura grea în cazul în care conținutul său de sulf depășește 3 % din greutate; e) combustibililor utilizați de navele de război și de alte vase în serviciul militar. Cu toate acestea, fiecare stat membru se străduiește să asigure, prin adoptarea unor măsuri adecvate care nu influențează în mod negativ operațiile sau capacitatea operațională a navelor respective, faptul că navele acționează în conformitate cu prezenta directivă, în măsura în care acest fapt este rezonabil și posibil; (f) oricărei utilizări a combustibililor pe o navă în scopul de a asigura securitatea unei nave sau pentru salvarea vieților omenești pe mare; (g) oricărei utilizări a combustibililor pe o navă din cauza deteriorării navei sau a echipamentului acesteia, cu condiția ca, după producerea daunei, să fie luate toate măsurile pentru prevenirea sau reducerea emisiilor excedentare și cu condiția adoptării, cât mai curând posibil, a măsurilor de reparare a avariei. Prezenta dispoziție nu se aplică în situația în care armatorul sau căpitanul au acționat nechibzuit sau cu intenția de a produce daune; (h) fără a aduce atingere articolului 5, combustibililor utilizați la bordul navelor care folosesc metode de reducere a emisiilor în conformitate cu articolele 8 și 10.	3.3.combustibilii care urmează a fi prelucrați în industria de rafinare; 3.4 combustibilii utilizați de navele de război și alte nave aflate în serviciu militar ; 3.5.orice utilizare a combustibililor la bordul unei nave, necesară în scopul specific de a asigura securitatea navei sau de a salva vieți omenești pe mare; 3.6. orice utilizare a combustibililor la bordul unei nave, necesită de o avarie suferită de navă sau de echipamentele acesteia, cu condiția ca, după producerea avariei, să se ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni sau a reduce la minimum emisiile excedentare și ca, de îndată ce este posibil, să se ia măsuri pentru repararea avariei. Această excepție nu se aplică dacă proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca pagube, fie din imprudență; 3.7. combustibilii utilizați la bordul navelor care folosesc metode de reducere a emisiilor în conformitate cu capitolele III din prezentul Regulament.		
<i>Articolul 2</i> (Definiții)	Capitolul I. Dispoziții generale și domenii de aplicare	Compatibil	

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții: a) „păcură grea” înseamnă: (i) orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codurile NC 2710 19 51-2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 sau 2710 20 39; sau (ii) orice combustibil lichid derivat din petrol, altul decât benzina definită la litera (b) și combustibilii marini definiți la literele (c), (d) și (e), care, din cauza limitelor de distilare, se încadrează în categoria uleiurilor grele destinate să fie utilizate drept combustibil și din care mai puțin de 65 % din volum (inclusiv pierderile) se distilează la 250 ° C prin metoda ASTM D86. Dacă distilarea nu poate fi determinată prin metoda ASTM D86, produsul derivat din petrol intră în categoria păcurii grele;	4. În sensul prezentului Regulament, se definesc următoarele noțiuni: 4.14. <i>păcură grea</i> – orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codurile NC 2710 19 51 - 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 sau 2710 20 39 , conform Nomenclaturii combinate a mărfurilor aprobată prin Legea nr. 172/2014, sau orice combustibil lichid derivat din petrol, altul decât motorina definită la sbp.3.2. și altul decât combustibilii marini definiți la sbp. 3.3.,3.4.,3.5., care, din cauza limitelor sale de distilare, se încadrează în categoria uleiurilor grele destinate a fi utilizate drept combustibil și din care mai puțin de 65% din volum (inclusiv pierderile) distilă la 250 °C prin metoda ASTM D86. Dacă distilarea nu poate fi determinată prin metoda ASTM D86, produsul petrolier este, de asemenea, clasificat drept păcură grea;		
b) „benzină” înseamnă: (i) orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codurile NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 sau 2710 20 19; sau (ii) 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 ASTM D86. Este exclusă din prezenta definiție motorina definită la articolul 2 punctul 2 din Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului (1). Combustibilii utilizați pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră și pentru tractoarele agricole sunt, de asemenea, excluși din prezenta definiție;	4.6. <i>motorină</i> – orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, care se încadrează la codurile NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 sau 2710 20 19, conform Nomenclaturii combinate a mărfurilor aprobată prin Legea nr. 172/2014, sau orice combustibil lichid derivat din petrol, cu excepția combustibilului marin, din care mai puțin de 65% din volum (inclusiv pierderile) distilă la 250 °C și din care cel puțin 85% din volum (inclusiv pierderile) distilă la 350 °C prin metoda ASTM D86;	Compatibil	
(c) „combustibil marin” înseamnă orice carburant lichid derivat din petrol destinat utilizării sau utilizat la bordul unui vas, inclusiv acei carburanți definiți în ISO 8217. Combustibilul cuprinde orice combustibil lichid derivat din petrol care se utilizează la bordul	4.2. <i>combustibil marin</i> – orice combustibil lichid derivat din petrol destinat utilizării sau utilizat la bordul unui vas, inclusiv combustibilii definiți în standardul ISO 8217. Acesta include orice combustibil lichid derivat din petrol utilizat la bordul navelor de navigație interioară sau al ambarcațiunilor de agrement;	Compatibil	

navelor de navigație interioară sau al ambarcațiunilor de agrement, astfel cum sunt definite în articolul 2 din Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului (2) și în articolul 1 alineatul (3) din Directiva 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului (3), când navele respective se află pe mare;			
(d) „combustibil pentru motoare diesel navale” înseamnă orice combustibil marin definit pentru tipul DMB în tabelul I din ISO 8217, cu excepția trimeriei la conținutul de sulf;	4.3. <i>combustibil diesel marin</i> – orice combustibil marin, astfel cum este definit pentru gradul DMB în tabelul I din standardul ISO 8217, cu excepția referinței la conținutul de sulf;	Compatibil.	
(e) „combustibil pentru motoare navale” înseamnă orice combustibil marin definit pentru tipul DMB în tabelul I din ISO 8217, cu excepția trimeriei la conținutul de sulf;	4.7. <i>motorină marină</i> – orice combustibil marin, astfel cum este definit pentru gradele DMX, DMA și DMZ în tabelul I din standardul ISO 8217, cu excepția referinței la conținutul de sulf;	Compatibil	
(f) „MARPOL” înseamnă Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta;	4.5 <i>MARPOL</i> – Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, 1973, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978, la care Republica Moldova a aderat și care a fost adoptată prin Legea nr. 189-XVI din 28 iulie 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;	Compatibil	
(g) „anexa VI la MARPOL” înseamnă anexa intitulată „Reglementări pentru prevenirea poluării aerului de către nave”, pe care Protocolul din 1997 a adăugat-o la MARPOL;	4.1. <i>Anexa VI la MARPOL</i> – anexa intitulată „Reglementări pentru prevenirea poluării aerului de către nave”, adăugată la MARPOL prin Protocolul din 1997;	Compatibil	
(h) „zone de control al emisiilor de SOx” înseamnă zonele maritime definite ca atare de Organizația Maritimă Internațională (OMI) în conformitate cu anexa VI la MARPOL;	4.16. <i>zone de control al emisiilor de SOx</i> – zone maritime definite ca atare de Organizația Maritimă Internațională (OMI) în temeiul Anexei VI la MARPOL, în care se impun măsuri speciale obligatorii privind emisiile de SOx provenite de la nave pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării atmosferei;	Compatibil	
(i) „nave de pasageri” înseamnă navele care pot transporta mai mult de 12 pasageri, unde un pasager este orice persoană în afara: (i) căpitanului și a membrilor echipajului sau a oricărei alte persoane care	4.11. <i>navă de pasageri</i> – o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, unde un pasager este orice persoană, cu excepția comandantului și a membrilor echipajului sau a oricărei alte persoane angajate la bordul navei în interesul acesteia și a unui copil cu vârsta sub un an;	Compatibil	

este salariată sau angajată în orice calitate la bordul unei nave pentru activitățile navei respective; și (ii) unui copil cu vârsta mai mică de un an;			
(j) „servicii regulate” înseamnă o serie de traversări ale navelor de pasageri efectuate astfel încât să deservească traficul dintre aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de voiaje de la și către același port fără escale intermediare, fie: (i) în conformitate cu un orar publicat; fie (ii) cu traversări efectuate cu o regularitate sau cu o frecvență care pot constitui un program care poate fi recunoscut;	4.15. <i>serviciu regulat</i> – o serie de traversări sau voiajuri efectuate astfel încât să deservească traficul între aceleași două ori mai multe porturi, fie conform unui orar publicat, fie cu o frecvență sau regularitate care constituie o serie sistematică recunoscută.	Compatibil	
(k) „navă de război” înseamnă o navă care aparține forțelor armate ale unui stat, poartă însemnele exterioare distinctive ale acestor nave sau ale naționalității sale, se află sub comanda unui ofițer autorizat în mod corespunzător de guvernul statului respectiv, al cărui nume figurează pe lista de serviciu corespunzătoare sau echivalentul acesteia și are un echipaj care se află în serviciul regulat al forțelor armate;	4.12. <i>navă de război</i> – o navă care aparține forțelor armate ale unui stat, poartă însemnele exterioare distinctive ale acestor nave sau ale naționalității sale, se află sub comanda unui ofițer autorizat în mod corespunzător de guvernul statului respectiv, al cărui nume figurează pe lista de serviciu corespunzătoare sau echivalentul acesteia și are un echipaj care se află în serviciul regulat al forțelor armate.	Compatibil	
(l) „nave la dană” înseamnă navele care sunt amarrate sau ancorate în siguranță într-un port al Uniunii în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu sunt angajate în operațiuni de manipulare a mărfii;	4.10. <i>navă la dană</i> – o navă care este ancorată în siguranță într-un port al Republicii Moldova în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de manipulare a mărfii;	Compatibil	
(m) „introducerea pe piață” înseamnă furnizarea sau punerea la dispoziția terților, contra cost sau în mod gratuit, oriunde în cadrul jurisdicției statelor membre, a combustibililor marini pentru ardere la bord. Se exclude furnizarea sau punerea la dispoziție a combustibililor marini pentru export în rezervoarele de încărcătură ale navelor;	4.13. <i>plasare pe piață</i> – furnizarea sau punerea la dispoziția terților, contra cost sau în mod gratuit, a combustibililor marini pentru arderea la bord. Se exclude furnizarea/punerea la dispoziție a combustibililor marini pentru export în rezervoarele de încărcătură ale navelor.	Compatibil	
(n) „regiuni ultraperiferice” înseamnă departamentele franceze de peste mări, Insulele Azore, Madeira și Insulele Canare, prevăzute la articolul 349 din TFUE;	Netranspus	Prevedere UE neaplicabilă	Fiind un termen legat strict de contextul UE (țări/teritorii ale statelor membre), definirea sa în

			actul național nu era relevantă. Astfel, definiția (n) a fost omisă.
(o) „metodă de reducere a emisiilor” înseamnă orice accesorii, materiale, dispozitive sau aparate care urmează să fie instalate pe o navă sau orice altă procedură, combustibil alternativ sau metodă de punere în conformitate utilizată ca alternativă la combustibilii marini cu conținut redus de sulf care îndeplinește cerințele stabilite în prezenta directivă, care poate fi verificată, cuantificată și aplicată;	4.8. <i>metodă de reducere a emisiilor</i> – orice accesoriu, material, dispozitiv sau aparat care urmează să fie instalat pe o navă sau orice altă procedură, combustibil alternativ sau metodă de asigurare a conformității utilizată ca alternativă la combustibilii marini cu conținut redus de sulf, care este verificabilă, cuantificabilă și executorie;	Compataibil	
(p) „metoda ASTM” înseamnă metodele prevăzute de către Societatea Americană pentru Testare și Materiale în ediția din 1976 privind definițiile și specificațiile pentru produsele derivate din petrol și pentru lubrifianți;	4.9. <i>metoda ASTM</i> - 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.	Compatibil.	
(q) „instalație de ardere” înseamnă orice instalație tehnică în care se oxidează combustibili pentru a se utiliza căldura generată.	4.4. <i>instalație de ardere</i> – orice instalație tehnică în care se oxidează combustibili pentru a se utiliza căldura generată.	Compatibil.	
<i>Articolul 3</i> Conținutul maxim de sulf al păcurii grele (1) Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizate tipurile de păcură grea al căror conținut de sulf depășește 1,00 % din greutate.	Capitolul II CERINȚE PRIVIND CONȚINUTUL MAXIM DE SULF ÎN COMBUSTIBILII REGLEMENTAȚI 5. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a păcurii grele al cărei conținut de sulf depășește 1,00 % din greutate cu excepția utilizării acesteia cu un conținut mai mare în:	Compatibil	

(2) Până la 31 decembrie 2015, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură grea utilizate: (a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE, cărora li se aplică articolul 4 alineatul (1) sau (2) ori articolul 4 alineatul (3) litera (a) din directiva menționată și care respectă limitele emisiilor de dioxid de sulf pentru astfel de instalații stabilite în directiva respectivă; (b) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2001/80/CE, cărora li se aplică articolul 4 alineatul (3) litera (b) și articolul 4 alineatul (6) din directiva menționată și în cazul cărora media lunară a emisiilor de dioxid de sulf generate nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată; c) în instalațiile de ardere care nu intră sub incidența literelor (a) sau (b), în cazul cărora media lunară a emisiilor de dioxid de sulf generate nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată; (d) pentru ardere în rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la literele (a) și (b), a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
--	----------------------------------	----------------------------------	--

(3) Începând cu 1 ianuarie 2016, sub rezerva monitorizării corespunzătoare a emisiilor de către autoritățile competente, alineatul (1) nu se aplică tipurilor de păcură grea utilizate: (a) în instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al capitolului III din Directiva 2010/75/UE și care respectă limitele de emisii de dioxid de sulf pentru astfel de instalații, stabilite în anexa V la directiva menționată sau, în cazul în care limitele de emisii respective nu sunt aplicabile în conformitate cu directiva respectivă, pentru care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată; (b) în instalațiile de ardere care nu intră sub incidența literei (a), în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf generate de instalațiile respective nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată; (c) pentru ardere în rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la litera (a), a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că nicio instalație de ardere care utilizează păcură grea cu o concentrație de sulf mai mare decât cea menționată la alineatul (1) nu este exploatată în absența unui permis eliberat de o autoritate competentă, care specifică limitele de emisii.	Capitolul II. CERINȚE PRIVIND CONȚINUTUL MAXIM DE SULF ÎN COMBUSTIBILII REGLEMENTAȚI 5.1. instalațiile de ardere care se încadrează în domeniul de aplicare al Legii nr. 227/2022 privind emisiile industriale și care respectă valorile-limită de emisie pentru dioxidul de sulf pentru astfel de instalații, stabilite în legislația națională; 5.2. în instalațiile de ardere care nu intră sub incidența pct. 4.1. în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf generate de instalațiile respective nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată; 5.3 pentru ardere în rafinării, în cazul în care media lunară a emisiilor de dioxid de sulf, luată ca medie a tuturor instalațiilor de ardere din rafinărie, indiferent de tipul de combustibil sau de combinația de combustibili utilizată, cu excepția instalațiilor prevăzute la pct. 4.1., a turbinelor cu gaz și a motoarelor cu gaz, nu depășește 1 700 mg/Nm³ la un conținut de oxigen din gazele arse de 3 % din volum în stare uscată. 6. Exploatarea instalațiilor de ardere care utilizează păcură grea cu un conținut mai mare decât cel stabilit la pct. 5, este permisă numai în cazul deținerii autorizației de mediu/autorizației integrate de mediu, emisă de către Agenția de Mediu, care stabilește valorile limită de emisie și condiții de monitorizare a emisiilor în atmosferă.	Compatibil	
---	--	-------------------	--

<i>Articolul 4</i> Conținutul maxim de sulf din benzină Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizate tipurile de combustibil pentru motoare al căror conținut de sulf depășește 0,10 % din greutate.	7. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a motorinei al cărei conținut de sulf depășește 0,10 % din greutate.	Compatibil	
<i>Articolul 5</i> Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizați combustibilii marini al căror conținut de sulf depășește 3,50 % din greutate, cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la articolul 8 care funcționează în circuit închis.	8. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 3,50 % din greutate, cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metodele de reducere a emisiilor care funcționează în circuit închis, prevăzute în capitolul III.	Compatibil	
<i>Articolul 6</i> Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați în apele teritoriale, în zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării aparținând statelor membre, inclusiv în zonele de control al emisiilor de SO_x, precum și de către navele de pasageri care operează în serviciu regulat înspre sau dinspre porturile Uniunii. (1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele din apele lor teritoriale, în zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește: (a) 3,50 % din greutate, începând cu 18 iunie 2014; (b) 0,50 % din greutate, începând cu 1 ianuarie 2020. Prezentul alineat se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii, fără a aduce atingere alineatelor (2) și (5) de la prezentul articol și articolului 7.	9. Se interzice utilizarea de către nave care traversează apele teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării și care nu sunt incluse în zone de control al emisiilor de SO_x, a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 0,50% din greutate. prevederi UE neaplicabile	Compatibil prevederi UE neaplicabile	

(2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele din apele lor teritoriale, în zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește: (a) 1,00 % din greutate, până la 31 decembrie 2014; (b) 0,10 % din greutate, începând cu 1 ianuarie 2015. Prezentul alineat se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii. Comisia ține seama în mod corespunzător de orice modificare ulterioară a cerințelor în conformitate cu anexa VI la MARPOL aplicabile în cadrul zonelor de control al emisiilor de SO_x și, după caz, prezintă fără întârzieri nejustificate propunerile relevante în vederea modificării în mod corespunzător a prezentei directive.	10. Se interzice utilizarea de către nave care traversează apele teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării și care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x, a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 0,10% din greutate.	Compatibil	
(3) Data de aplicare a dispozițiilor alineatului (2) pentru oricare alte zone maritime, inclusiv porturile, pe care OMI le desemnează ulterior ca zone pentru controlul emisiilor de SO_x în conformitate cu regula 14 alineatul (3) litera (b) din anexa VI la MARPOL este de 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării.	12. Prevederile pct.10 se aplică pentru orice zonă maritimă, inclusiv porturi pe care Organizația Internațională Maritimă le desemnează ulterior ca zonă pentru controlul emisiilor de SO_x, în conformitate cu anexa VI la MARPOL, la 12 luni de la intrarea în vigoare a desemnării.	Compatibil	
(4) Statele membre răspund de punerea în aplicare a dispozițiilor alineatului (2) cel puțin în privința: — navelor care arborează pavilionul lor; și — în cazul statelor membre care se învecinează cu zonele de control al emisiilor de SO_x, a navelor înregistrate sub orice pavilion, cât timp se află în porturile lor. De asemenea, statele membre pot lua măsuri de punere în aplicare suplimentare în privința altor nave, în conformitate cu dreptul maritim internațional.	11. Prevederile incluse la punctul 9 și 10 se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova și navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii Europene	Compatibil	

(5) Statele membre iau, până la 1 ianuarie 2020, toate măsurile necesare pentru a se asigura că, în zonele din apele lor teritoriale, în zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării care nu se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x, navele de pasageri care operează în serviciu regulat înspre sau dinspre orice port al Uniunii nu utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește 1,50 % din greutate. Statele membre răspund de asigurarea punerii în aplicare a acestei cerințe cel puțin de către navele care arborează pavilionul lor și de către navele înregistrate sub orice pavilion cât timp se află în porturile lor.	13. Se interzice utilizarea de către nave de pasageri care efectuează servicii regulate înspre sau dinspre orice port al Uniunii Europene, în mările teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării și care nu se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x, a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește 1,50 % din greutate.	Compatibil	
(6) Statele membre solicită completarea corectă a jurnalelor de bord ale navelor, inclusiv cu privire la operațiunile de schimbare a combustibilului.	17. Orice navă, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care intră într-un port moldovenesc trebuie să aibă jurnalul de bord corect completat, inclusiv cu privire la operațiunile de schimbare a combustibilului. 16. Operațiunea de schimbare a combustibilului a navelor la dană în porturile Republicii Moldova, necesară pentru respectarea prevederilor punctului 10, trebuie să fie finalizată în cel mult două ore de la acostare și trebuie să fie inițiată cât mai târziu posibil înainte de plecare. Momentul finalizării și inițierii operațiunii de schimbare a combustibilului se consemnează în jurnalul de bord al navei.	Compatibil	
(7) Statele membre depun eforturi pentru a asigura disponibilitatea combustibililor marini care se conformează prezentei directive și informează Comisia cu privire la disponibilitatea unor astfel de combustibili marini în porturile și terminalele lor.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	

(8)În cazul în care un stat membru constată că o navă nu respectă standardele pentru combustibili marini conformi cu prezenta directivă, autoritatea competentă a statului membru respectiv are dreptul de a solicita navei: (a) să prezinte o evidență a măsurilor luate în încercarea de a asigura conformitatea; și (b) să prezinte dovezi că a încercat să achiziționeze combustibil marin care se conformează prezentei directive și în conformitate cu orarul său de curse și, dacă acesta nu a fost disponibil în locurile planificate, că s-a încercat localizarea unor surse alternative de astfel de combustibili și că, în ciuda tuturor eforturilor depuse pentru obținerea de combustibil marin care se conformează prezentei directive, acest tip de combustibil nu a fost disponibil pentru a fi achiziționat. Nava nu este obligată să se abată de la traseul său prevăzut sau să întârzie în mod nejustificat călătoria pentru asigurarea conformității. Dacă o navă furnizează informațiile menționate la primul paragraf, statul membru în cauză ia în considerare toate circumstanțele relevante și dovezile prezentate pentru a stabili măsurile corespunzătoare care trebuie luate, inclusiv neluarea unor măsuri de control. O navă informează statul al cărui pavilion îl arborează și autoritatea competentă a portului relevant de destinație în cazul în care nu poate achiziționa combustibil marin care se conformează prezentei directive. Un stat de port informează Comisia dacă o navă a prezentat dovezi privind indisponibilitatea combustibilului marin care se conformează prezentei directive.	Capitolul III. METODE DE REDUCERE A EMISIILOR 28. În cazul în care o navă este găsită în neconformitate, Agenția Navală a Republicii Moldova poate solicita: 28.1. 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 a fost disponibil pentru a fi achiziționat; 28.2. prelevarea de probe de combustibil marin și efectuarea analizei de laborator de către organisme de inspecție recunoscute. 29.În cazul în care comandantul furnizează informațiile menționate la punctul 28, Agenția Navală de comun cu Inspectoratul pentru Protecția Mediului iau în considerare toate circumstanțele relevante și probele prezentate pentru a determina măsurile ce urmează a fi întreprinse. 34. Navele înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova notifică prin pavilionul statului său autoritatea competentă din portul de destinație relevant, atunci când acestea nu pot cumpăra combustibil marin, conform prevederilor prezentului Regulament	Parțial compatibil	
--	---	---------------------------	--

9)Statele membre, în conformitate cu regula 18 din anexa VI la MARPOL: (a) păstrează un registru public al furnizorilor locali de combustibili marini; (b) se asigură că furnizorul specifică în nota de livrare a buncherului conținutul de sulf al tuturor combustibililor marini vânduți pe teritoriul lor, nota fiind însoțită de o probă sigilată purtând semnătura reprezentantului navei care face recepția; (c) iau măsuri adecvate împotriva furnizorilor de combustibili marini în legătură cu care s-a constatat că livrează combustibili care nu corespund cu specificația menționată pe nota de livrare a buncherului; (d) asigură aplicarea unor măsuri de remediere pentru a pune în conformitate cu specificația orice combustibil marin neconform.	33. Agenția Navală a Republicii Moldova, trebuie: 33.1să țină un registru public disponibil al furnizorilor locali de combustibili marini; 33.2să se asigure că toți combustibilii marini comercializați pe teritoriul țării, au conținutul de sulf documentat de către furnizor prin nota de livrare în buncăr, însoțită de o mostră sigilată semnată de către reprezentantul navei receptoare; 33.3 să sesizeze Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică cu privire la furnizorii de combustibili marini, care au fost depistați că furnizează combustibili care nu corespund specificațiilor menționate pe nota de livrare a buncărului.	Parțial compatibil	
(10)Statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibili pentru motoare diesel navale al căror conținut de sulf depășește 1,5 % din greutate.	15. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a combustibilului diesel marin al cărui conținut de sulf depășește 1,50 % din greutate	Compatibil	
<i>Articolul 7</i> Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați de navele aflate la dană în porturile Uniunii (1)Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că navele aflate la dană în porturile Uniunii nu utilizează combustibili marini cu un conținut de sulf ce depășește 0,10 % din greutate, acordând echipajului suficient timp pentru a finaliza orice operațiune necesară de schimbare a combustibilului, cât mai curând posibil după sosirea la dană și cât mai târziu posibil înainte de plecare. Statele membre solicită ca durata oricărei operațiuni de schimbare a combustibilului să fie înregistrată în jurnalele de bord ale navei.	14. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a motorinei marine al cărei conținut de sulf depășește 0,10 % din greutate. 16. Operațiunea de schimbare a combustibilului a navelor la dană în porturile Republicii Moldova, necesară pentru respectarea prevederilor punctului 10, trebuie să fie finalizată în cel mult două ore de la acostare și trebuie să fie inițiată cât mai târziu posibil înainte de plecare. Momentul finalizării și inițierii operațiunii de schimbare a combustibilului se consemnează în jurnalul de bord al navei.	Compatibil	

(2)Alineatul (1) nu se aplică: (a) ori de câte ori, în conformitate cu orarele publicate, navele sunt programate să stea la dană mai puțin de două ore; (b) navelor care întrerup funcționarea tuturor motoarelor și utilizează electricitate din rețeaua electrică terestră cât timp se află la dană în porturi.	18. Prevederile punctului 10 nu se aplică: 18.1. navelor care, conform orarelor publicate, urmează să rămână la dană mai puțin de două ore; 18.2. navelor care opresc toate motoarele și utilizează energie electrică de la țărm în timp ce se află la dană.	Compatibil	
(3)Statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibili pentru motoare navale al căror conținut de sulf depășește 0,10 % din greutate.	15. Se interzice plasarea pe piață și utilizarea pe teritoriul Republicii Moldova a combustibilului diesel marin al cărui conținut de sulf depășește 1,50 % din greutate.	Compatibil	
<i>Articolul 8</i> Metode de reducere a emisiilor (1)Statele membre autorizează utilizarea metodelor de reducere a emisiilor de către nave, indiferent de pavilionul arborat, în porturile, apele teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele lor de control al poluării ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolele 6 și 7, sub rezerva alineatelor (2) și (4) de la prezentul articol.	19. Ca alternativă la utilizarea combustibililor marini care respectă prevederile punctelor 8,9,10,13,14,15, navele pot utiliza metode de reducere a emisiilor, indiferent de pavilionul arborat, în porturile, apele teritoriale, zonele economice exclusive și în zonele de control al poluării.	Parțial Compatibil	
(2)Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) înregistrează în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele menționate la articolele 6 și 7. Valorile de emisie echivalente se determină în conformitate cu anexa I.	20. Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor menționate la pct. 19 trebuie să realizeze în mod continuu reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care sunt cel puțin echivalente cu reducerile ce ar fi obținute prin utilizarea de combustibili marini care respectă prevederile punctelor 8,9,10,13,14,15. Valorile echivalente ale emisiilor sunt determinate în conformitate cu Anexa nr. 1 la prezentul Regulament.	Compatibil	
(3)Statele membre încurajează, ca soluție alternativă de reducere a emisiilor, ca navele ce staționează în port să utilizeze energie electrică produsă la țărm.	22. Administratorii porturilor moldovenești asigură facilități pentru furnizarea energiei electrice navelor acostate, ca soluție alternativă de reducere a emisiilor.	Compatibil	

(4)Metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) trebuie să respecte criteriile precizate în instrumentele menționate în anexa II.	21. Metodele de reducere a emisiilor trebuie să respecte criteriile specificate în Anexa nr. 2 la prezentul Regulament.	Compatibil	
5)Atunci când progresele științifice și tehnice în ceea ce privește metodele alternative de reducere a emisiilor justifică aceasta și într-o manieră care să asigure coerența strictă cu instrumentele și standardele relevante adoptate de OMI, Comisia: (a) este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 16, pentru modificarea anexelor I și II; (b) adoptă acte de punere în aplicare în care se stabilesc cerințele detaliate privind monitorizarea emisiilor, după caz. Respectivile acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	

<i>Articolul 9</i> Aprobarea metodelor de reducere a emisiilor care urmează să fie utilizate la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru (1) Metodele de reducere a emisiilor care se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 96/98/CE se aprobă în conformitate cu directiva respectivă. (2) Metodele de reducere a emisiilor care nu intră sub incidența alineatului (1) de la prezentul articol se aprobă în conformitate cu procedura menționată la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002, luând în considerare: (a) orientările elaborate de OMI; (b) rezultatele oricăror încercări efectuate în conformitate cu articolul 10; (c) efectele asupra mediului, inclusiv reducerile realizabile ale emisiilor și impactul asupra ecosistemelor în porturi și estuare închise; și (d) fezabilitatea monitorizării și verificării.	23. Metodele de reducere a emisiilor care se încadrează în sfera de aplicare a echipamentelor maritime și cele care nu se încadrează în sfera de aplicare a echipamentelor maritime se stabilesc luând în considerare următoarele: 23.1. orientările elaborate de către Organizația Maritimă Internațională; 23.2. efectele asupra mediului, inclusiv reducerile realizabile ale emisiilor și impactul asupra ecosistemelor în porturi și estuare închise; 23.3. fezabilitatea monitorizării și verificării modului de funcționare a metodelor.	Parțial compatibil	Directivei 96/98/CE se va transpune ulterior prin Regulamentul privind echipamentele maritime, aprobat de Guvern. Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 se va transpune ulterior prin Regulamentul cu privire la Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave, aprobat de Guvern, lit. (b), „procedura de aprobare a noilor metode” nu a fost transpusă reieșind din faptul că <i>Articolul 10 Încercarea noilor metode de reducere a emisiilor</i> al Directivei 2016/802 este o prevedere UE neaplicabilă pentru RM
---	--	---------------------------	--

<i>Articolul 10</i> Încercarea noilor metode de reducere a emisiilor Statele membre, în cooperare cu alte state, pot, după caz, să aprobe încercări pentru metodele de reducere a emisiilor pe navele care arborează pavilionul lor sau în zonele maritime aflate sub jurisdicția lor. În timpul încercărilor nu este obligatorie utilizarea combustibililor marini care respectă cerințele articolelor 6 și 7, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare: (a) Comisia și orice stat al portului respectiv să fie anunțate în scris cu cel puțin șase luni înaintea începerii încercărilor; (b) autorizațiile pentru încercări să nu depășească o durată de 18 luni; (c) toate navele implicate să instaleze echipamente de protecție împotriva manipulării frauduloase pentru monitorizarea continuă a emisiilor de gaze de coș și să utilizeze echipamentele respective pe întreaga perioadă a încercărilor; (d) toate navele implicate să realizeze reduceri ale emisiilor care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin aplicarea valorilor-limită ale conținutului de sulf din combustibili specificate în prezenta directivă; (e) să existe sisteme adecvate de gestionare a deșeurilor pentru orice tip de deșeu generat de tehnologiile de reducere a emisiilor pe întreaga perioadă a încercărilor; (f) să existe o evaluare a impactului asupra mediului marin, în special asupra ecosistemelor din porturi și estuare închise, pe întreaga perioadă a încercărilor; și (g) rezultatele complete să fie transmise Comisiei și să fie făcute publice în termen de șase luni de la finalizarea încercărilor.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
--	----------------------------------	----------------------------------	--

<i>Articolul 11</i> Măsuri financiare Statele membre pot adopta măsuri financiare în favoarea operatorilor afectați de prezenta directivă în cazul în care măsurile financiare respective sunt conforme cu regulile privind ajutoarele de stat aplicabile sau care urmează să fie adoptate în acest domeniu.	prevederi UE opționale	prevederi UE opționale	Lipsa acestei prevederi nu afectează conformitatea – directiva nu obligă la astfel de măsuri, ci doar reamintește condiționalitatea lor.
<i>Articolul 12</i> Modificarea aprovizionării cu combustibili Dacă, din cauza unei modificări neprevăzute în aprovizionarea cu țiței, produse din petrol sau alte hidrocarburi, un stat membru întâmpină dificultăți în aplicarea valorilor-limită privind conținutul maxim de sulf menționat la articolele 3 și 4, statul membru respectiv informează Comisia cu privire la aceasta. Comisia poate autoriza o valoare-limită mai mare care să poată fi folosită pe teritoriul statului membru respectiv pentru o perioadă maximă de 6 luni. Comisia notifică statele membre și Consiliul cu privire la decizia luată. Oricare stat membru poate înainta decizia respectivă Consiliului în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua o altă decizie în termen de două luni.	36. În cazul apariției unor perturbări neprevăzute în aprovizionarea cu țiței, produse petroliere sau alte hidrocarburi, care fac temporar imposibilă respectarea valorilor-limită privind conținutul de sulf menționat la punctele 5 și 7 din capitolul II, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării în calitate de autoritate publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei și a motorinei informează de îndată Comisia Europeană. 37. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării în calitate de autoritate publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei și a motorinei, poate aproba, în cazuri justificate în mod corespunzător, derogări temporare de la valorile-limită privind conținutul de sulf, pentru o perioadă limitată care nu depășește 6 luni, permițând punerea la dispoziție pe piață sau utilizarea combustibililor cu un conținut de sulf mai ridicat. 38. La expirarea perioadei pentru care a fost acordată derogarea, se aplică valorile-limită prevăzute de prezentul Regulament. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării în calitate de autoritate publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei și a motorinei informează Comisia Europeană cu privire la derogările acordate și la măsurile adoptate.	Compatibil	

<i>Articolul 13</i> Eșantionarea și analiza (1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a verifica prin prelevarea de eşantioane dacă conținutul de sulf al combustibililor utilizați respectă cerințele de la articolele 3-7. Prelevarea eşantioanelor începe la data la care intră în vigoare limita aplicabilă privind conținutul maxim de sulf al combustibilului. Aceasta se efectuează periodic, cu o frecvență suficientă și în cantități suficiente și astfel încât eşantioanele să fie reprezentative pentru combustibilul examinat și, în cazul combustibililor marini, pentru combustibilul utilizat de nave pe perioada în care se află în zonele maritime și porturile respective. Eşantioanele se analizează fără întârzieri nejustificate. 2) Se utilizează următoarele metode de prelevare a eşantioanelor, analiză și inspecție a combustibililor marini: (a) inspectarea jurnalelor de bord ale navelor și a notelor de livrare a buncherului; și	30. Inspectoratului de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor întreprinde toate măsurile necesare pentru a verifica prin eşantionare dacă conținutul de sulf al combustibililor plasați pe piață și utilizați respectă prevederile privind conținutul de sulf din produs în conformitate cu procedurile stabilite în Hotărârea Guvernului nr. 1116/2002 despre aprobarea Regulamentului cu privire la depozitarea și comercializarea cu ridicata, prin sistem automatizat, a produselor petroliere identificate. 31. Pentru combustibilii marini, eşantionarea se poate realiza prin: 31.1 prelevarea de probe de combustibil marin destinat arderii la bord în timpul livrării către nave; 31.2. prelevarea și analiza conținutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii la bord, conținut în rezervoare, atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și economic, și din eşantioanele sigilate de la bordul navelor	Compatibil	
(3) Metoda de referință adoptată pentru determinarea conținutului de sulf este metoda ISO 8754 (2003) sau EN ISO 14596:2007. Pentru a stabili dacă combustibilul marin furnizat către nave și utilizat la bordul acestora respectă limitele privind conținutul de sulf menționate la articolele 4-7, se utilizează procedura de verificare a combustibilului prevăzută la apendicele VI din anexa VI la MARPOL.	32. Metoda de referință pentru determinarea conținutului de sulf este standardul SM EN ISO 8754 sau SM EN ISO 14596. Pentru a determina dacă combustibilul marin livrat și utilizat la bordul navelor Metoda de referință pentru determinarea conținutului de sulf este standardul SM EN ISO 8754 sau SM EN ISO 14596. Pentru a determina dacă combustibilul marin livrat și utilizat la bordul navelor		
(4) Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare cu privire la: (a) frecvența prelevării de eşantioane;			
(b) metodele de prelevare a eşantioanelor;			

(c) definiția unui eșantion reprezentativ al combustibilului examinat.			
Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2)			
<i>Articolul 14</i> Raportarea și revizuirea (1) Pe baza rezultatelor prelevării de eșantioane, a analizelor și a inspecțiilor efectuate în conformitate cu articolul 13, statele membre transmit Comisiei, până la data de 30 iunie a fiecărui an, un raport referitor la conformitatea cu standardele privind conținutul de sulf prevăzute în prezenta directivă pentru anul calendaristic precedent. Pe baza rapoartelor primite în conformitate cu primul paragraf de la prezentul alineat și a notificărilor privind indisponibilitatea combustibilului marin conform cu prezenta directivă trimise de către statele membre în conformitate cu articolul 6 alineatul (8) al cincilea paragraf, Comisia întocmește și publică, în termen de 12 luni de la data menționată la primul paragraf din prezentul alineat, un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive. Comisia evaluează necesitatea consolidării suplimentare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive și prezintă propuneri legislative adecvate în acest sens.	39. Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării în calitate de autoritate publică centrală competentă în domeniile reglementate privind calitatea benzinei și a motorinei va expedia Comisiei Europene raportul referitor la conformitatea combustibililor lichizi cu standardele privind conținutul de sulf, pentru anul calendaristic precedent. Raportul se elaborează pe baza rezultatelor prelevării de eșantioane, analizelor și inspecțiilor efectuate, în conformitate cu Planul național de monitorizare prin eșantionare a calității benzinei și motorinei.	Parțial compatibil	
(2) Până la 31 decembrie 2013, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative. Comisia analizează în raportul său potențialul de reducere a poluării aerului ținând seama, printre altele, de: rapoartele anuale înaintate în conformitate cu alineatele (1) și (3), calitatea aerului și acidifierea observate, costurile combustibililor, impactul economic potențial și transferul modal observat,	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	

precum și progresele realizate în reducerea emisiilor provenite de la nave.			
(3)Comisia poate adopta acte de punere în aplicare cu privire la informațiile care urmează să fie incluse în raport și la formatul acestuia prevăzut la alineatul (1). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 15</i> Adaptarea la progresul științific și tehnic Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 cu privire la adaptările articolului 2 literele (a)-(e) și litera (p), ale articolului 13 alineatul (2) litera (b) punctul (i) și ale articolului 13 alineatul (3) la progresul științific și tehnic. Astfel de adaptări nu pot avea drept rezultat efectuarea vreunei modificări directe a domeniului de aplicare a prezentei directive și nici a limitelor privind conținutul de sulf al combustibililor specificate de prezenta directivă.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 16</i> Exercitarea delegării de competențe (1)Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
(2)Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (5) și la articolul 15 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani începând de la 17 decembrie 2012. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	

(3)Delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (5) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
(4)De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
(5)Un act delegat adoptat în temeiul articolului 8 alineatul (5) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de trei luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 17</i> Procedura comitetului (1)Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. <i>Articolul 17</i> Procedura comitetului (1)Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
(2)În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	

aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.			
<i>Articolul 18</i> Sancțiuni Statele membre stabilesc sancțiunile aplicabile în cazurile de încălcare a dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă. Sancțiunile stabilite sunt eficace, proporționale și disuasive și pot include amenzi calculate într-o asemenea manieră încât să se asigure, cel puțin, privarea celor responsabili de beneficiile economice obținute în urma încălcării dispozițiilor de drept intern menționate la primul paragraf și faptul că respectivele amenzi cresc progresiv în cazul unor încălcări repetate.	prevederi UE netranspuse	prevederi UE netranspuse	Pentru a asigura conformitatea deplină cu Directiva, se va modifica legislația contravențională care va prevăde în mod expres sancțiuni pentru: • furnizori – în cazul în care nu păstrează sau nu completează corect nota de livrare a combustibilului (BDN), ori livrează combustibil cu un conținut de sulf mai mare decât cel admis; • operatori navali sau industriali – dacă utilizează combustibili cu un conținut de sulf peste limitele legale. Aceste prevederi ar putea fi introduse prin completarea unor articole deja existente din Codul contravențional referitoare la protecția aerului atmosferei și la regimul produselor petroliere. Sancțiunile vor fi adaptate cerințelor UE și

			pentru a corespunde principiului de de descurajare
<i>Articolul 19</i> Abrogare Directiva 1999/32/CE, astfel cum a fost modificată prin actele prevăzute în partea A din anexa III, se abrogă, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre cu privire la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în partea B din anexa III. Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	

Articolul 20 Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. 21.5.2016 L 132/71 Jurnalul Oficial al Uniunii Europene RO	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile																									
Articolul 21 Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile																									
***** ANEXA I VALORILE ECHIVALENTE ALE EMISIILOR PENTRU METODELE DE REDUCERE A EMISIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8 ALINEATUL (2) Limitele privind conținutul de sulf al combustibililor marini menționate la articolele 6 și 7 din prezenta directivă și în regulile 14.1 și 14.4 din anexa VI la MARPOL și valorile corespunzătoare ale emisiilor menționate la articolul 8 alineatul (2): <table><tr><td>Conținutul de sulf al combustibililor marini (% m/m)</td><td>Raportul emisii de SO2 (ppm)/CO2 (% v/v)</td></tr><tr><td>3,50</td><td>151,7</td></tr><tr><td>1,50</td><td>65,0</td></tr><tr><td>1,00</td><td>43,3</td></tr><tr><td>0,50</td><td>21,7</td></tr><tr><td>0,10</td><td>4,3</td></tr></table>	Conținutul de sulf al combustibililor marini (% m/m)	Raportul emisii de SO2 (ppm)/CO2 (% v/v)	3,50	151,7	1,50	65,0	1,00	43,3	0,50	21,7	0,10	4,3	Anexa nr. 1 la Regulament Valorile echivalente ale emisiilor pentru metodele de reducere a emisiilor <table><tr><td>Conținutul de sulf al combustibilului marin (% m/m)</td><td>Raportul emisiilor SO2 (ppm)/CO2 (% v/v)</td></tr><tr><td>3,50</td><td>151,7</td></tr><tr><td>1,50</td><td>65,0</td></tr><tr><td>1,00</td><td>43,3</td></tr><tr><td>0,50</td><td>21,7</td></tr><tr><td>0,10</td><td>4,3</td></tr></table>	Conținutul de sulf al combustibilului marin (% m/m)	Raportul emisiilor SO2 (ppm)/CO2 (% v/v)	3,50	151,7	1,50	65,0	1,00	43,3	0,50	21,7	0,10	4,3	Compatibil	
Conținutul de sulf al combustibililor marini (% m/m)	Raportul emisii de SO2 (ppm)/CO2 (% v/v)																										
3,50	151,7																										
1,50	65,0																										
1,00	43,3																										
0,50	21,7																										
0,10	4,3																										
Conținutul de sulf al combustibilului marin (% m/m)	Raportul emisiilor SO2 (ppm)/CO2 (% v/v)																										
3,50	151,7																										
1,50	65,0																										
1,00	43,3																										
0,50	21,7																										
0,10	4,3																										
Observații — Utilizarea limitelor privind raportul emisiilor este aplicabilă doar în cazul utilizării păcurii reziduale sau distilate pe bază de petrol.	• Utilizarea limitelor privind raportul emisiilor este aplicabilă doar atunci când se utilizează pacură reziduală sau distilată pe bază de petrol.																										

— În cazuri justificate, când concentrația de CO2 este redusă de unitatea de purificare a gazelor de evacuare (EGC), concentrația de CO2 poate fi măsurată la intrarea unității EGC, cu condiția să se poată demonstra clar corectitudinea acestei metode.	• În cazuri justificate în care concentrația de CO2 este redusă de un sistem de purificare a gazelor de eşapament (EGC), concentrația de CO2 poate fi măsurată la intrarea în unitatea EGC, cu condiția să se poată demonstra clar corectitudinea acestei metode.								
<i>ANEXA II</i> CRITERII PRIVIND UTILIZAREA METODELOR DE REDUCERE A EMISIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8 ALINEATUL (4) Metodele de reducere a emisiilor menționate la articolul 8 respectă cel puțin criteriile specificate în următoarele instrumente, după caz: <table><tr><th>Metoda de reducere a emisiilor</th><th>Criterii de utilizare</th></tr><tr><td>Amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării</td><td>Decizia 2010/769/UE a Comisiei(1)¹</td></tr><tr><td>Sisteme de purificare a gazelor de evacuare</td><td>Rezoluția MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009 „Apa de spălare provenită de la sistemele de epurare a gazelor de eşapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate și alte produse chimice relevante create <i>in situ</i>”, menționate la punctul 10.1.6.1 din</td></tr></table>	Metoda de reducere a emisiilor	Criterii de utilizare	Amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării	Decizia 2010/769/UE a Comisiei(1) ¹	Sisteme de purificare a gazelor de evacuare	Rezoluția MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009 „Apa de spălare provenită de la sistemele de epurare a gazelor de eşapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate și alte produse chimice relevante create <i>in situ</i> ”, menționate la punctul 10.1.6.1 din	Anexa nr. 2 la Regulement Criterii privind utilizarea metodelor de reducere a emisiilor 1.Amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării <i>Criteriu de utilizare:</i> Formula: $S_F (\%) \cdot M_F \leq 0,1 \% \cdot M_{F0,1 \%}$ 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 ≤ 0,1 %. Acest factor se calculează cu următoarea formulă: $M_{F0,1 \%} = (M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F)/E_{F0,1 \%}$, 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	Compatibil	Criteriile la metodele de reducere a emisiilor au fost descrise conform referințelor la Deciziile, rezoluțiile, Directivele relevante
Metoda de reducere a emisiilor	Criterii de utilizare								
Amestec de combustibil marin și gaz lichefiat pierdut prin vaporizare pe durata stocării	Decizia 2010/769/UE a Comisiei(1) ¹								
Sisteme de purificare a gazelor de evacuare	Rezoluția MEPC.184(59) adoptată la 17 iulie 2009 „Apa de spălare provenită de la sistemele de epurare a gazelor de eşapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate și alte produse chimice relevante create <i>in situ</i> ”, menționate la punctul 10.1.6.1 din								

	Rezoluția MEPC.184(59), nu se deversează în mare, inclusiv în porturi și estuare închise, decât dacă operatorul navei demonstrează că deversarea apei de spălare nu are un impact negativ semnificativ asupra sănătății umane și a mediului și nu prezintă riscuri pentru acestea. În cazul în care substanța chimică utilizată este sodă caustică, este suficient ca apa de spălare să îndeplinească criteriile stabilite în Rezoluția MEPC.184(59) și ca pH-ul acesteia să nu depășească 8,0.	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 consumat la dană (M_{BOG} / M_F) A doua dezvoltare poate fi exprimată și în felul următor: $R_{G/F} \geq (S_F (\%) \cdot E_{F0,1\%} - 0,1\% \cdot E_F) / 0,1\% \cdot E_{BOG}$		
Biocombustibili	Utilizarea biocombustibililor, astfel cum sunt definiți în Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului(2)², care sunt conformi cu	Aplicarea formulei Întrucât valorile energetice ale diferiților combustibili marini luate în considerare în cadrul formulei sînt 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:		

	standardele relevante CEN și ISO. Amestecurile de biocombustibili și combustibili marini trebuie să fie conforme cu standardele privind conținutul de sulf stabilite la articolul 5, la articolul 6 alineatele (1), (2) și (5) și la articolul 7 din prezenta directivă.	$E_{F0,1} \% = 43,0 \text{ MJ/Kg}$ (sursă: <i>DNV Petroleum Services</i>) $E_F = 40,8 \text{ MJ/Kg}$ (sursă: <i>DNV Petroleum Services</i>) $E_{BOG} = 50,0 \text{ MJ/Kg}$ (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 consumat 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. <table><tr><td>Conținutul de sulf (%)</td><td>1,0 %</td><td>1,5 %</td><td>2,0 %</td><td>2,5 %</td><td>3,0 %</td><td>3,5 %</td></tr><tr><td>M_{BOG}/M_F</td><td>7,8</td><td>12,1</td><td>16,4</td><td>20,7</td><td>25,0</td><td>29,3</td></tr></table> 2. Sisteme de epurare a gazelor de eșapament (<i>scrubbere</i>) <i>Criteriu de utilizare:</i> Apa de spălare rezultată din sistemele de epurare a gazelor de eșapament care utilizează substanțe chimice, aditivi, preparate sau alți compuși chimici creați in situ nu se deversează în mare (inclusiv în porturi și estuare închise) decât dacă operatorul navei demonstrează că o astfel de deversare nu are efecte negative semnificative și nu prezintă riscuri pentru sănătatea umană și mediul înconjurător. În cazul în care substanța chimică utilizată este soda caustică, este suficient ca apa de spălare evacuată să îndeplinească criteriile stabilite de Comitetul pentru protecția mediului marin prin Ghidul pentru sisteme de curățare a gazelor de eșapament adoptat prin Rezoluția IMO MEPC.184(59), iar pH-ul acesteia să nu depășească valoarea de 8,0. 3. Biocombustibili	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		
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												

	<i>Criteriu de utilizare:</i> Se permite utilizarea biocombustibililor așa cum sunt definiți în Legea nr.10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile și Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 privind aprobarea Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră cu condiția ca aceștia să fie conformi standardelor europene (CEN) și internaționale (ISO) relevante. Amestecurile de biocombustibili cu combustibili marini trebuie să respecte în orice situație limitele de conținut de sulf prevăzute de prezentul Regulament pentru combustibilii lichizi utilizați.		
<i>Anexa III</i> PARTEA A Directiva abrogată și lista modificărilor sale ulterioare (menționate la articolul 19)[...]	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
PARTEA B Termene de transpunere în dreptul intern (menționate la articolul 19)	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	
<i>ANEXA IV</i> TABEL DE CORESPONDENȚĂ (cu Directiva 1999/32/CE	prevederi UE neaplicabile	prevederi UE neaplicabile	



MD 2004, mun. Chișinău, bd Ștefan cel Mare și Sfânt, 162, tel. 022 20 45 87, e-mail: cancelaria@mediu.gov.md

Nr.05-07/361 din 06.02.2026

**Dlui Petkov Alexandr
Primarul mun. Bălți**

*Copie: Dnei Tatiana Dubițkaia
Viceprimar al mun. Bălți*

Membrilor Consiliului municipal Bălți

E-mail: primaria@balti.md

Prin prezenta Vă informăm că Ministerul Mediului în comun cu Agenția de Mediu, este beneficiarul Proiectului Facilitarea unei Tranziții Verzi Incluzive, care are drept scop sprijinirea dezvoltării sistemului național de monitorizare a calității aerului în Republica Moldova, prin procedura de finanțare, livrare și instalare a 10 stații automate de monitorizare a calității aerului, care vor corespunde în totalitate cu cerințele Directivelor Europene - Directiva 2008/50/CE, Directiva 2004/107/CE și Legii nr. 98/2022 privind calitatea aerului atmosferic, care reprezintă baza legislativă pentru evaluarea, monitorizarea și gestionarea calității aerului într-un mod sistematic și conform cerințelor UE.

În contextul angajamentelor Republicii Moldova de a proteja sănătatea populației și de a alinia politicile de mediu la standardele Uniunii Europene, Ministerul Mediului în calitate de beneficiar final al proiectului, aprobă locațiile identificate în or. Bălți pentru viitoarele stații de monitorizare a calității aerului de tip trafic și urbană de fond, care urmează a fi instalate pe teritoriul Liceului Teoretic „Vasile Alecsandri” și la intersecția străzii Lev Dovator cu strada Locomotivelor.

Suplimentar Vă informăm că, stațiile vor fi dotate cu echipamente pasive de măsurare, destinate exclusiv colectării și transmiterii datelor privind calitatea aerului ambiental, fără a genera emisii, radiații periculoase sau alte efecte nocive asupra sănătății umane inclusiv a copiilor.

Adițional, Ministerul Mediului confirmă că stația de monitorizare a calității aerului:

- nu emite substanțe chimice, gaze sau particule în mediul ambiant;
- nu produce radiații ionizante și funcționează cu echipamente electronice de joasă tensiune;
- utilizează tehnologii similare cu cele ale echipamentelor IT uzuale (routere, senzori meteorologici, dispozitive IT, etc);
- respectă standardele europene de siguranță electrică și electromagnetică;

- nivelul câmpului electromagnetic, care poate fi generat de echipamentele din stație, este mult sub limitele admise pentru populație, stabilite de legislația europeană și națională, fiind comparabil sau mult inferior celui generat de echipamentele uzuale din instituțiile de învățământ sau de echipamentele casnice.

Menționăm că nu este necesară evaluarea impactului asupra mediului, întrucât stația nu constituie sursă de poluare și nu implică activități cu risc pentru sănătatea umană sau mediul înconjurător. Totodată, amplasarea unor astfel de stații în incinta sau proximitatea instituțiilor de învățământ este o practică verificată în statele membre ale Uniunii Europene.

Instalarea stațiilor de monitorizare menționate vor avea multiple beneficii pentru comunitatea din zonă, prin faptul că:

- va contribui la protecția sănătății populației din zonă, pietonilor și vizitatorilor din spațiile verzi din aria stației prin identificarea timpurie a episoadelor de poluare;
- va asigura transparența și informarea publicului;
- va permite autorităților locale adoptarea unor măsuri preventive în caz de depășire a valorilor-limită admisibile pentru anumiți poluanți.

În baza celor expuse, Ministerul Mediului confirmă, că stațiile de monitorizare a calității aerului de tip urbană de fond și de trafic, care urmează a fi instalate pe teritoriul Liceului Teoretic „Vasile Alecsandri” și la intersecția străzii Lev Dovator cu strada Locomotivelor din mun. Bălți, sunt inofensive, nu prezintă riscuri pentru sănătatea populației, nu afectează mediul înconjurător, fiind conforme cu toate cerințele legale naționale și europene și vor fi instalate în condiții de deplină siguranță.

Vă mulțumim anticipat pentru atenția acordată acestei scrisori și ne exprimăm deschiderea pentru organizarea de ședințe și purtarea de discuții, în caz de necesitate, în vederea clarificării aspectelor relevante și asigurării unei colaborări interinstituționale eficiente.

Secretar de Stat

Grigore STRATULAT



MD 2004, mun.Chișinău, bd Ștefan cel Mare și Sfânt,162, tel. 022 20 45 87, e-mail: cancelaria@mediu.gov.md

Nr.05-05/354 din 06.02.2026

Cancelaria de Stat

În conformitate cu Anexa nr. 1 la Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, Ministerul Mediului prezintă spre înregistrare și examinare în cadrul ședinței secretarilor generali proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat a proiectelor de acte
care urmează a fi anunțate în cadrul ședinței secretarilor generali de stat

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind cerințele referitoare la conținutul de sulf al anumitor combustibili lichizi
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Mediului
3.	Justificarea depunerii cererii	Elaborarea proiectului de lege reiese din necesitatea transpunerii la nivel național a prevederilor Directivei (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Necesitatea elaborării proiectului hotărârii de Guvern este stipulată în pct. 23, Cluster 4, anexa A, Cap. 27, Mediu și schimbări climatice din PNA AA RM-UE 2025-2029, HG nr. 306/2025
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<i>Avizare:</i> Centrul de Armonizare a Legislației; Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (inclusiv Agenția Navală);

		Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; Ministerul Energiei; <i>Expertizare:</i> Centrul Național Anticorupție; Ministerul Justiției.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare Conform prevederilor art. 33 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Andrei Cucos, șef Direcție e-mail: andrei.cucos@mediu.gov.md Victoria Idricean, consultant principal e-mail: victoria.idricean@mediu.gov.md Direcția politici în domeniul protecției aerului atmosferic tel.: 022 204 580
8.	Anexe	Nota de fundamentare – 10 file; Proiectul hG – 12 file; Tabel de concordanță – 27 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	
10.	Semnătura	

Secretar de Stat

Grigore STRATULAT

Ex. Victoria Idricean;
Tel. 022 204 580
E-mail: victoria.idricean@mediu.gov.md