

**DIRECTIVA 1999/32/CE DO CONSELHO**

de 26 de Abril de 1999

relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e que altera a Directiva 93/12/CEE

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente o n.º 1 do artigo 130.ºS,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(2)</sup>,Deliberando nos termos do artigo 189.ºC do Tratado <sup>(3)</sup>,

- (1) Considerando que os objectivos e princípios da política comunitária do ambiente, definidos nos programas de acção em matéria de ambiente, em particular no quinto programa de acção <sup>(4)</sup>, com base nos princípios consagrados no artigo 130.ºR do Tratado, têm por objectivo, nomeadamente, garantir a protecção efectiva das pessoas contra os riscos conhecidos das emissões de dióxido de enxofre e proteger o ambiente, evitando que as deposições de enxofre excedam as cargas e níveis críticos;
- (2) Considerando que o artigo 129.º do Tratado prevê que as exigências em matéria de protecção da saúde constituem uma componente das demais políticas comunitárias e que a alínea o) do artigo 3.º do Tratado prevê ainda que a acção da Comunidade implica uma contribuição para a realização de um elevado nível de protecção da saúde;
- (3) Considerando que as emissões de dióxido de enxofre contribuem significativamente para o problema da acidificação na Comunidade e que o dióxido de enxofre tem igualmente um efeito directo na saúde humana e no ambiente;
- (4) Considerando que a acidificação e o dióxido de enxofre atmosférico causam danos aos ecossistemas sensíveis, reduzem a diversidade biológica e o valor recreativo e têm um impacto negativo na produção agrícola e no crescimento das florestas; que, nas aglomerações urbanas, as chuvas ácidas podem causar danos importantes aos edifícios e ao património arquitectónico e que a poluição pelo dióxido de enxofre pode igualmente ter um efeito significativo sobre a saúde humana, particularmente na faixa da população que sofre de doenças respiratórias;
- (5) Considerando que a acidificação é um fenómeno transfronteiriço, que requer soluções a nível comu-

nitário, para além das soluções a nível nacional ou local;

- (6) Considerando que as emissões de dióxido de enxofre contribuem para a formação de partículas na atmosfera;
- (7) Considerando que a Comunidade e os Estados-Membros são partes contratantes na Convenção sobre a poluição atmosférica transfronteiras a longa distância da UNECE e que o Segundo Protocolo UNECE relativo à poluição transfronteiras pelo dióxido de enxofre prevê que as partes contratantes deverão reduzir as emissões de dióxido de enxofre respeitando ou ultrapassando a redução de 30 % especificada no primeiro protocolo; que o segundo protocolo UNECE se baseia na premissa de que as cargas e níveis críticos continuarão a ser excedidos em algumas áreas sensíveis; que serão ainda necessárias novas medidas com vista à redução das emissões de dióxido de enxofre a fim de que os objectivos do quinto programa de acção em matéria de ambiente sejam respeitados; que, assim sendo, as partes contratantes deverão continuar a reduzir significativamente as emissões de dióxido de enxofre;
- (8) Considerando que o enxofre, naturalmente presente em pequenas quantidades no petróleo e no carvão, é desde há décadas considerado a fonte dominante das emissões de dióxido de enxofre, que são uma das causas principais das «chuvas ácidas» e uma das mais importantes causas da poluição atmosférica registada em muitas zonas urbanas e industriais;
- (9) Considerando que a Comissão publicou recentemente uma comunicação relativa a uma estratégia economicamente eficaz para combater a acidificação na Comunidade e que o controlo das emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão de certos combustíveis líquidos foi considerado um elemento integrante desta estratégia; que a Comunidade reconhece a necessidade de implementar medidas relativas a todos os outros combustíveis;
- (10) Considerando que os estudos demonstraram que os benefícios da redução das emissões de enxofre através da redução do teor de enxofre nos combustíveis serão, muitas vezes, consideravelmente mais importantes que os custos para a indústria resultantes da presente directiva e que a tecnologia necessária para a redução do nível de enxofre nos combustíveis líquidos existe e se encontra bem implantada;

<sup>(1)</sup> JO C 190 de 21.6.1997, p. 9 e

JO C 259 de 18.8.1998, p. 5

<sup>(2)</sup> JO C 355 de 21.11.1997, p. 1.<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 13 de Maio de 1998 (JO C 167 de 1.6.1998, p. 111), posição comum do Conselho de 6 de Outubro de 1998 (JO C 364 de 25.11.1998, p. 20) e decisão do Parlamento Europeu de 9 de Fevereiro de 1999.<sup>(4)</sup> JO C 138 de 17.5.1993, p. 5.

- (11) Considerando que, de acordo com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade a que se refere o artigo 3.ºB do Tratado, o objectivo de redução das emissões de dióxido de enxofre provenientes da combustão de determinados tipos de combustíveis líquidos não pode ser realizado de forma eficaz pelos Estados-Membros actuando separadamente; que uma acção que não seja concertada não dará garantias de que esse objectivo venha a ser alcançado, será potencialmente contraproducente e irá resultar numa incerteza considerável em relação aos mercados dos produtos combustíveis em causa; que, dada a necessidade de reduzir as emissões de dióxido de enxofre em toda a Comunidade, será mais eficaz adoptar acções a nível comunitário; que a presente directiva se limita às exigências mínimas necessárias para que o objectivo desejado seja alcançado;
- (12) Considerando que, na Directiva 93/12/CEE do Conselho, de 23 de Março de 1993, relativa ao teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos<sup>(1)</sup>, a Comissão é convidada a apresentar ao Conselho uma proposta que contenha limites mais baixos para o teor de enxofre no gasóleo, bem como novos limites para o querosene para aeronaves; que é conveniente estabelecer limites para o teor de enxofre de outros combustíveis líquidos, em particular os fuelóleos pesados, os fuelóleos de bancas, os gasóleos navais leves e os gasóleos, tendo por base estudos sobre a relação custo/eficácia;
- (13) Considerando que, nos termos do artigo 130.ºT do Tratado, a presente directiva não obsta a que os Estados-Membros mantenham ou introduzam medidas de protecção reforçadas; que tais medidas devem ser compatíveis com o Tratado e notificadas à Comissão;
- (14) Considerando que os Estados-Membros, antes de introduzirem novas medidas de protecção reforçadas, devem comunicar o projecto dessas medidas à Comissão, nos termos da Directiva 83/189/CEE do Conselho, de 28 de Março de 1983, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas<sup>(2)</sup>;
- (15) Considerando que, relativamente ao limite a estabelecer para o teor de enxofre do fuelóleo pesado, se deverão prever derrogações para os Estados-Membros e regiões em que as condições ambientais o permitam;
- (16) Considerando que, relativamente ao limite a estabelecer para o teor de enxofre do fuelóleo pesado, se deverão igualmente prever derrogações para a sua utilização em instalações de combustão que observem os valores-limite de emissão estabelecidos na Directiva 88/609/CEE do Conselho, de 24 de Novembro de 1988, relativa à limitação das emissões para a atmosfera de certos poluentes provenientes de grandes instalações de combustão<sup>(3)</sup>; que, à luz da revisão da Directiva 88/609/CEE, poderá ser necessário reapreciar, e se necessário rever, certas disposições da presente directiva;
- (17) Considerando que, relativamente às refinarias de combustão excluídas do âmbito de aplicação do n.º 3, alínea i), subalínea c), do artigo 3.º da presente directiva a média totalizada pelas suas emissões de dióxido de enxofre não deverá exceder os limites fixados na Directiva 88/609/CEE ou em qualquer futura revisão dessa directiva; que, na aplicação da presente directiva, os Estados-Membros devem ter em mente que a substituição por combustíveis que não os mencionados no artigo 2.º não deve produzir um aumento das emissões de poluentes acidificantes;
- (18) Considerando que foi já estabelecido pela Directiva 93/12/CEE um valor-limite de 0,2 % para o teor de enxofre dos gasóleos; que esse valor-limite deverá ser alterado para 0,1 % até 1 de Janeiro de 2008;
- (19) Considerando que, de acordo com a Acto de Adesão de 1994, a Áustria e a Finlândia beneficiam, por um período de quatro anos a contar da data da adesão, de uma derrogação às disposições da Directiva 93/12/CEE relativas ao teor de enxofre do gasóleo;
- (20) Considerando que os valores-limite de 0,2 % (a partir do ano 2000) e de 0,1 % (a partir do ano de 2008) para o teor de enxofre dos gasóleos destinados a utilização em navios de alto mar pode colocar problemas técnicos e económicos à Grécia, na totalidade do seu território, à Espanha, no que respeita às ilhas Canárias, à França, no que respeita aos departamentos franceses ultramarinos e a Portugal, no que respeita aos arquipélagos da Madeira e dos Açores; que uma derrogação para a Grécia, para as ilhas Canárias, para os departamentos franceses ultramarinos e para os arquipélagos da Madeira e dos Açores não deverá ter efeitos negativos no mercado do gasóleo naval e que as exportações de gasóleo naval da Grécia, das ilhas Canárias, dos departamentos franceses ultramarinos e dos arquipélagos da Madeira e dos Açores para outros Estados-Membros devem satisfazer os requisitos em vigor no Estado-Membro de destino; que a Grécia, as ilhas Canárias, os departamentos franceses ultramarinos e os arquipélagos da Madeira e dos Açores deverão por isso beneficiar de uma derrogação aos valores-limite de enxofre em massa para o gasóleo utilizado para fins marítimos;

<sup>(1)</sup> JO L 74 de 27.3.1993, p. 81.

<sup>(2)</sup> JO L 109 de 26.4.1983, p. 8. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 96/139/CE da Comissão (JO L 32 de 10.2.1996, p. 31).

<sup>(3)</sup> JO L 336 de 7.12.1988, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/66/CEE (JO L 337 de 24.12.1991, p. 83).

- (21) Considerando que as emissões de enxofre provenientes dos navios, motivadas pela combustão de combustíveis de bancas com alto teor de enxofre, contribuem para a poluição por dióxido de enxofre e para os problemas de acidificação; que a Comunidade irá defender, nas negociações em curso ou futuras sobre a Convenção MARPOL, no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), uma protecção mais eficaz das zonas sensíveis às emissões de dióxido de enxofre, bem como a redução do limite geralmente fixado para o combustível de bancas (que é actualmente de 4,5 %); que devem prosseguir as iniciativas da Comunidade com vista a declarar o mar do Norte/canal da Mancha zona especial de controlo do baixo nível de SO<sub>x</sub> das emissões;
- (22) Considerando que é necessário aprofundar as investigações sobre os efeitos da acidificação nos ecossistemas e no organismo humano; que a Comunidade está a promover estas investigações no âmbito do quinto programa-quadro de investigação<sup>(1)</sup>;
- (23) Considerando que, caso se verifiquem perturbações no abastecimento de petróleo bruto, produtos petrolíferos ou outros hidrocarbonetos, a Comissão pode autorizar que no território de um Estado-Membro seja aplicável um limite superior;
- (24) Considerando que os Estados-Membros devem criar mecanismos adequados para verificar o cumprimento das disposições da presente directiva e que devem ser regularmente apresentados à Comissão relatórios sobre o teor de enxofre dos combustíveis líquidos;
- (25) Considerando que, por razões de clareza, deve ser alterada a Directiva 93/12/CEE,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

### Artigo 1.º

#### Objectivo e âmbito

1. A presente directiva tem por objectivo reduzir as emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão de certos tipos de combustíveis líquidos e minorar, assim, os efeitos nocivos destas emissões no homem e no ambiente.
2. A redução das emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão de certos combustíveis líquidos derivados do petróleo será obtida por meio da imposição de limites ao teor de enxofre desses combustíveis como condição para poderem ser utilizados no território dos Estados-Membros.

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

- a) — Aos combustíveis líquidos derivados do petróleo usados por navios de alto mar, exceptuando os abrangidos pela definição do n.º 3 do artigo 2.º; — ao gasóleo naval dos navios que cruzem a fronteira entre um Estado terceiro e um Estado-Membro;
- b) Aos combustíveis destinados a processamento antes da combustão final;
- c) Aos combustíveis destinados a ser processados pela indústria refinadora.

### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. Fuelóleo pesado,
  - qualquer combustível líquido derivado do petróleo abrangido pelo código NC 2710 00 71 a 2710 00 78,
  - ou qualquer combustível líquido derivado do petróleo (à excepção do gasóleo, tal como definido nos n.ºs 2 e 3 que, dado o seu intervalo de destilação, fique abrangido na categoria de óleo pesado destinado a ser utilizado como combustível e do qual menos de 65 % em volume (incluindo perdas) destile a 250.ºC pelo método ASTM D86. Se as condições de destilação não puderem ser determinadas pelo método ASTM D86, o produto petrolífero será igualmente classificado como fuelóleo pesado.
2. Gasóleo,
  - qualquer combustível líquido derivado do petróleo abrangido pelos códigos NC 2710 00 67 ou 2710 00 68,
  - ou qualquer combustível líquido derivado do petróleo que, dado o seu intervalo de destilação, fique abrangido na categoria de destilado médio destinado a ser utilizado como combustível e do qual pelo menos 85 % em volume (incluindo perdas) destile a 350.ºC pelo método ASTM D86.

Está excluído da presente definição o combustível para motores *diesel*, tal como definido no n.º 2 do artigo 2.º da Directiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores *diesel* e que altera a Directiva 93/12/CEE<sup>(2)</sup>. Ficam igualmente excluídos da presente definição os combustíveis usados em máquinas móveis não rodoviárias e em tractores agrícolas.

3. Gasóleo naval, qualquer combustível destinado a ser utilizado no mar que obedeça à definição do n.º 2 ou cuja viscosidade ou densidade esteja compreendida dentro dos limites de viscosidade ou de densidade definidos no quadro 1 da norma ISO 8217 (1996).

<sup>(1)</sup> JO L 26 de 1.2.1999, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 350 de 28.12.1998, p. 58.

4. Método ASTM, os métodos definidos pela American Society for Testing and Materials na edição de 1976 das definições e especificações normalizadas dos produtos petrolíferos e lubrificantes.
5. Instalação de combustão, instalação ou aparelho em que os combustíveis sejam oxidados a fim de utilizar o calor gerado no processo.
6. Carga crítica, uma estimativa quantitativa da exposição a um ou mais poluentes abaixo da qual não ocorrem efeitos prejudiciais significativos para elementos sensíveis do ambiente, de acordo com os conhecimentos actuais.

### Artigo 3.º

#### Teor de enxofre máximo do fuelóleo pesado

1. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para garantir que, a partir de 1 de Janeiro de 2003, não sejam utilizados no seu território fuelóleos pesados cujo teor de enxofre exceda 1,0 % em massa.
2. Desde que sejam respeitadas as normas de qualidade do ar para o dióxido de enxofre estabelecidas na Directiva 80/779/CEE<sup>(1)</sup> ou em qualquer outra legislação comunitária que anule e substitua essas normas e noutras disposições comunitárias pertinentes e as emissões não contribuam para que sejam excedidas as cargas críticas noutros Estados-Membros, um Estado-Membro pode autorizar a utilização de fuelóleos pesados com um teor de enxofre entre 1,0 % e 3,0 % em massa, no seu território ou em partes dele. Esta autorização só se aplica se as emissões a partir de um Estado-Membro não contribuírem para que sejam excedidas as cargas críticas noutros Estados-Membros.
3. i) Sem prejuízo de um acompanhamento adequado das emissões por autoridades competentes, o disposto nos n.ºs 1 e 2 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:
  - a) Em instalações de combustão abrangidas pela Directiva 88/609/CEE e que sejam consideradas instalações novas de acordo com a definição constante do n.º 9 do artigo 2.º dessa directiva e que observem os limites de emissão de SO<sub>2</sub> previstos para essas instalações no artigo 4.º e no anexo IV dessa directiva;
  - b) Noutras instalações de combustão às quais não se aplica a alínea a), desde que as emissões de SO<sub>2</sub> dessas instalações não ultrapassem 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> para um teor volúmico de oxigénio nos gases de combustão de 3 % em ambiente seco;
  - c) Para combustão em refinarias, na condição de a média mensal das emissões de SO<sub>2</sub> de todas as instalações de combustão das refinarias [com

exclusão das instalações de combustão abrangidas pela alínea a) *supra*], independentemente do tipo de combustível ou de combinações de combustível utilizados, estar compreendida dentro do limite fixado por cada Estado-Membro, que não deverá exceder 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>;

- ii) Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que nenhuma instalação de combustão que utilize fuelóleo pesado com uma concentração de enxofre superior à referida no n.º 1 possa ser explorada sem uma licença emitida por uma autoridade competente que especifique os limites de emissão.

4. O disposto no n.º 3 será reapreciado e, se necessário, revisto em função das alterações eventuais que venham a ser introduzidas na Directiva 88/609/CEE.

5. Um Estado-Membro que utilize as possibilidades previstas no n.º 2 deverá comunicá-lo à Comissão e torná-lo público com, pelo menos, 12 meses de antecedência. Serão facultadas à Comissão informações suficientes para avaliar se são respeitados os critérios mencionados no n.º 2. A Comissão informará os restantes Estados-Membros.

No prazo de seis meses a contar da data de recepção da informação do Estado-Membro, a Comissão analisará as medidas previstas e, em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 9.º, tomará uma decisão que comunicará aos Estados-Membros. Tal decisão da Comissão será, com base na informação que os Estados-Membros interessados lhe venham a fornecer, revista de oito em oito anos em conformidade com o procedimento descrito no artigo 9.º

### Artigo 4.º

#### Teor máximo de enxofre do gasóleo

1. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para garantir que não sejam utilizados no seu território, gasóleos, incluindo o gasóleo naval, a partir:
  - a partir de 1 de Julho de 2000, se o seu teor de enxofre exceder 0,20 % em massa,
  - de 1 de Janeiro de 2008 se o seu teor de enxofre exceder 0,10 % em massa.
2. Em derrogação do n.º 1, a Espanha, no que respeita às ilhas Canárias, a França, no que respeita aos departamentos franceses ultramarinos, a Grécia, no que respeita à totalidade do seu território e Portugal, no que respeita aos arquipélagos da Madeira e dos Açores, podem autorizar a utilização de gasóleo naval com um teor de enxofre superior aos limites definidos no n.º 1.

<sup>(1)</sup> JO L 229 de 30.8.1980, p. 30. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/692/CEE (JO L 377 de 31.12.1991, p. 48).

3. Desde que sejam respeitadas as normas de qualidade do ar para o dióxido de enxofre estabelecidas na Directiva 80/779/CEE ou em qualquer outra legislação comunitária que anule e substitua essas normas e noutras disposições comunitárias pertinentes e as emissões não contribuam para que sejam excedidas as cargas críticas noutros Estados-Membros, um Estado-Membro pode autorizar a utilização de gasóleos com um teor de enxofre entre 0,10 % e 0,20 % em massa, no seu território ou em partes dele. Esta autorização só se aplica se as emissões a partir de um Estado-Membro não contribuírem para que sejam excedidas as cargas críticas noutros Estados-Membros e não será prorrogável para além de 1 Janeiro de 2013.

4. Um Estado-Membro que utilize as possibilidades previstas no n.º 3 deverá comunicá-lo à Comissão e torná-lo público com, pelo menos, 12 meses de antecedência. Serão facultadas à Comissão informações suficientes para avaliar se são respeitados os critérios mencionados no n.º 3. A Comissão informará os restantes Estados-Membros.

No prazo de seis meses a contar da data de recepção da informação do Estado-Membro, a Comissão analisará as medidas previstas e, em conformidade com o procedimento descrito no artigo 9.º, tomará uma decisão que comunicará aos Estados-Membros.

#### *Artigo 5.º*

##### **Alterações no abastecimento de combustíveis**

Se, em resultado de alterações imprevistas no abastecimento de petróleo bruto, produtos petrolíferos ou outros hidrocarbonetos, um Estado-Membro tiver dificuldade em aplicar os limites do teor máximo de enxofre a que se referem os artigos 3.º e 4.º, informará do facto a Comissão. A Comissão poderá autorizar que, no território desse Estado-Membro, seja aplicável um limite superior por um período não superior a seis meses; notificará o Conselho e os Estados-Membros da sua decisão. Qualquer Estado-Membro poderá submeter essa decisão à apreciação do Conselho, no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, poderá adoptar uma decisão diferente no prazo de dois meses.

#### *Artigo 6.º*

##### **Amostragens e análises**

1. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para verificar por amostragem se o teor de enxofre dos combustíveis utilizados satisfaz o disposto nos artigos 3.º e 4.º A amostragem começará num prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor do limite

pertinente para o teor de enxofre máximo do combustível em causa. Essa amostragem deverá ser realizada com a frequência necessária e de modo a que as amostras sejam representativas do combustível analisado.

2. O método de referência adoptado para a determinação do teor de enxofre é o definido pelo:

- a) Método ISO 8754 (1992) e PrEN ISO 14596, para o fuelóleo pesado e o gasóleo naval;
- b) Método EN 24260 (1987) ISO 8754 (1992) e PrEN ISO 14596, para o gasóleo.

Nas arbitragens será aplicado o método PrEN ISO 14596. A interpretação estatística dos resultados da verificação do teor de enxofre dos gasóleos utilizados será feita de acordo com a norma ISO 4259 (1992).

#### *Artigo 7.º*

##### **Relatórios e revisão**

1. Os Estados-Membros fornecerão à Comissão, o mais tardar em 30 de Junho de cada ano, um relatório sucinto sobre o teor de enxofre dos combustíveis líquidos abrangidos pela presente directiva e utilizados no seu território durante o ano civil anterior, baseado nos resultados das amostragens e análises efectuadas em conformidade com o artigo 6.º Este relatório incluirá um resumo das derrogações concedidas ao abrigo do n.º 3 do artigo 3.º

2. Até 31 de Dezembro de 2006, a Comissão apresentará ao Parlamento e ao Conselho um relatório baseado, nomeadamente, nos relatórios anuais apresentados nos termos do n.º 1 e nas tendências observadas a nível da qualidade do ar e da acidificação. A Comissão poderá acompanhar tal relatório de propostas de alteração da presente directiva, nomeadamente dos valores-limite estabelecidos para cada categoria de combustível e das excepções e derrogações permitidas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º

3. A Comissão ponderará quais as medidas a tomar para reduzir o contributo para a acidificação da combustão dos combustíveis navais que não constam do n.º 3 do artigo 2.º e, se necessário, apresentará uma proposta até finais de 2000.

#### *Artigo 8.º*

##### **Alterações à Directiva 93/12/CEE**

1. A Directiva 93/12/CEE é alterada do seguinte modo:

- a) No artigo 1.º, são revogados a alínea a) do n.º 1 e o n.º 2;

- b) No artigo 2.º, são revogados o primeiro parágrafo do n.º 2 e o n.º 3;
- c) São revogados os artigos 3.º e 4.º
2. O disposto no primeiro parágrafo aplica-se a partir de 1 de Julho de 2000.

*Artigo 9.º*

**Comité Consultivo**

A Comissão será assistida por um comité de natureza consultiva composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto de medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão, se necessário procedendo a votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-Membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta.

A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como esse parecer foi tomado em consideração.

*Artigo 10.º*

**Transposição**

Os Estados-Membros porão em vigor, até 1 de Julho de 2000, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua

publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

*Artigo 11.º*

**Sanções**

Os Estados-Membros determinarão as sanções aplicáveis à violação das disposições nacionais aprovadas em aplicação da presente directiva. As sanções decididas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

*Artigo 12.º*

**Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor vinte dias após publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

*Artigo 13.º*

**Destinatários**

Os Estados-Membros são destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 26 de Abril de 1999.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

J. FISCHER