

DIRETTIVA 98/70/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 13 ottobre 1998

relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,zione dell'ambiente la Commissione si basa su un
livello di protezione elevato;visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in
particolare l'articolo 100 A,vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189
B del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato il
29 giugno 1998 dal comitato di conciliazione,

(1) considerando che la disparità tra le disposizioni legislative o amministrative degli Stati membri sulle specifiche dei combustibili di tipo tradizionale e alternativo utilizzati nei veicoli con motore ad accensione comandata e motori ad accensione per compressione ostacola gli scambi nella Comunità e può quindi incidere direttamente sull'instaurazione e sul funzionamento del mercato interno, nonché sulla competitività internazionale delle industrie europee dell'automobile e della raffinazione; che è pertanto necessario, a norma dell'articolo 3 B del trattato, ravvicinare le legislazioni in questo settore;

(2) considerando che a norma dell'articolo 100 A, paragrafo 3 del trattato, nelle proposte intese all'instaurazione e al funzionamento del mercato interno in materia, tra l'altro, di sanità e di prote-

(3) considerando che gli inquinanti atmosferici primari, quali gli ossidi di azoto, gli idrocarburi incombusti, il particolato, il monossido di carbonio, il benzene e altri gas di scarico nocivi che contribuiscono alla formazione di inquinanti secondari come l'ozono sono contenuti in quantità rilevanti nei gas di scarico e nelle emissioni per evaporazione dei veicoli a motore creando così, direttamente o indirettamente, un rischio considerevole per la salute dell'uomo e per l'ambiente;

(4) considerando che, nonostante il crescente rigore dei valori limite relativi alle emissioni dei veicoli previsti dalla direttiva 70/220/CEE del Consiglio ⁽⁴⁾ e dalla direttiva 88/77/CEE del Consiglio ⁽⁵⁾, ulteriori misure intese a ridurre l'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli a motore e da altre fonti sono necessarie per conseguire una qualità dell'aria soddisfacente;

(5) considerando che l'articolo 4 della direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ comporta un nuovo approccio per le politiche di riduzione delle emissioni che saranno attuate a partire dall'anno 2000 e richiede alla Commissione di esaminare, tra l'altro, in quale misura il miglioramento della qualità della benzina, del combustibile diesel e di altri combustibili possa ridurre l'inquinamento atmosferico;

(6) considerando che, oltre a una prima fase di specifiche per i carburanti, il cui inizio è previsto nell'anno 2000, occorre stabilire una seconda fase che entri in vigore nel 2005 per consentire all'industria di realizzare gli investimenti necessari all'adattamento dei suoi piani di produzione;

⁽¹⁾ GU C 77 dell'11.3.1997, pag. 1, e GU C 209 del 10.7.1997, pag. 25.

⁽²⁾ GU C 206 del 7.7.1997, pag. 113.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 10 aprile 1997 (GU C 132 del 28.4.1997, pag. 170); posizione comune del Consiglio del 7 ottobre 1997 (GU C 351 del 19.11.1997, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 18 febbraio 1998 (GU C 80 del 16.3.1998, pag. 92). Decisione del Parlamento europeo del 15 settembre 1998 (GU C 313 del 12.10.1998). Decisione del Consiglio del 17 settembre 1998.

⁽⁴⁾ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale).

⁽⁵⁾ GU L 36 del 9.2.1988, pag. 33. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 96/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 40 del 17.2.1996, pag. 1).

⁽⁶⁾ GU L 100 del 19.4.1994, pag. 42.

- (7) considerando che sono già disponibili sul mercato della Comunità europea tanto la benzina quanto il carburante diesel conformi alle specifiche di cui agli allegati I, II, III e IV;
- (8) considerando che il programma europeo «Auto/Oil», presentato in una comunicazione della Commissione sulla strategia futura per il controllo delle emissioni atmosferiche provocate dai trasporti stradali, contribuisce a una base scientifica, tecnica e economica per raccomandare l'introduzione, a livello comunitario, di nuove specifiche ecologiche per la benzina e il combustibile diesel;
- (9) considerando che l'introduzione di specifiche ecologiche per la benzina e il combustibile diesel costituisce un elemento importante del pacchetto di misure economicamente efficaci a livello europeo, nazionale, regionale e locale che dovrebbero essere attuate, tenendo conto dei costi e dei benefici di ciascuna azione;
- (10) considerando che l'attuazione di una combinazione di misure adottate a livello europeo, nazionale, regionale e locale miranti a ridurre le emissioni dei veicoli fa parte della strategia globale della Commissione per ridurre in modo equilibrato ed economicamente efficace le emissioni nell'atmosfera provocate da fonti mobili e fisse; in un modo che sia equilibrato e risponda a criteri di costo/benefici;
- (11) considerando che è necessario conseguire entro breve termine una riduzione, in particolare nelle aree urbane, delle emissioni inquinanti dei veicoli, compresi gli inquinanti primari, quali gli idrocarburi incombusti e il monossido di carbonio, nonché gli inquinanti secondari come l'ozono e le emissioni tossiche quali il benzene e il particolato; che, cambiando la composizione dei carburanti, è possibile conseguire nelle aree urbane una riduzione immediata delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore;
- (12) considerando che l'impiego di ossigeno e una consistente riduzione degli aromatici, degli olefinici, del benzene e dello zolfo possono permettere di ottenere carburanti di qualità migliore dal punto di vista della qualità dell'aria;
- (13) considerando che il disposto della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 4, demotiva gli Stati membri e può impedire loro di differenziare le accise per migliorare la qualità del carburante al di sopra delle specifiche comunitarie;
- (14) considerando che l'applicazione, da parte degli Stati membri, di accise preferenziate può incoraggiare l'introduzione di tipi di carburante più avanzati in linea con le priorità, le capacità e le esigenze nazionali;
- (15) considerando che la Commissione ha presentato una proposta di direttiva sui prodotti energetici; che tale proposta mira, fra l'altro, a consentire agli Stati membri di fare un uso più attivo di incentivi fiscali mediante l'applicazione di accise differenziate, in modo da agevolare l'introduzione di tipi di carburanti più avanzati
- (16) considerando che, in generale, fanno difetto le specifiche relative ai combustibili destinate a ridurre le emissioni di scarico e per evaporazione;
- (17) considerando che l'inquinamento atmosferico da piombo provocato dalla combustione di benzina contenente piombo costituisce un rischio per la salute dell'uomo e per l'ambiente; che il fatto che entro il 2000 tutti gli autoveicoli a benzina saranno virtualmente in grado di funzionare con benzina senza piombo costituisce un notevole progresso e che è pertanto opportuno limitare rigorosamente lo smercio di benzina contenente piombo;
- (18) considerando che la necessità di ridurre le emissioni dei veicoli e la disponibilità delle tecnologie di raffinazione necessarie giustificano la fissazione di specifiche ecologiche dei combustibili per la commercializzazione della benzina senza piombo e del combustibile diesel;
- (19) considerando che risulta opportuno prevedere la vendita di due tipi di combustibile diesel e di benzina, di cui uno di migliore qualità; che è opportuno che il combustibile diesel o la benzina di qualità migliore sostituiscano il diesel o il combustibile diesel o la benzina di qualità inferiore entro il 2005; che, tuttavia, occorrerebbe prevedere di rimandare tale sostituzione qualora l'applicazione della data del 2005 in uno Stato membro comportasse per le sue industrie gravi difficoltà a effettuare le necessarie modifiche ai propri stabilimenti di produzione;
- (20) considerando che, allo scopo di proteggere la salute dell'uomo e/o l'ambiente in determinati agglomerati;
-
- ⁽¹⁾ GU L 316 del 31.10.1992, pag. 12. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/74/CE (GU L 365 del 31.12.1994, pag. 46).

rati o in determinate aree ecologicamente sensibili che incontrano speciali difficoltà in fatto di qualità dell'aria, gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà, secondo una procedura stabilita nella presente direttiva, di imporre che i combustibili possono essere immessi in commercio soltanto se sono conformi a specifiche ecologiche più rigorose di quelle previste dalla presente direttiva; che detta procedura rappresenta una deroga alla procedura di informazione di cui alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione ⁽¹⁾;

(21) considerando che, al fine di garantire la conformità con le norme di qualità dei combustibili prescritte dalla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero istituire sistemi di controllo; che tali sistemi di controllo dovrebbero basarsi su procedure comuni in materia di campionatura e prove e che le informazioni raccolte dagli Stati membri sulla qualità dei combustibili dovrebbero essere comunicate alla Commissione in base a una presentazione comune;

(22) considerando che, sulla base di una valutazione globale, la Commissione deve sottoporre una proposta intesa a integrare le specifiche obbligatorie per la benzina e i combustibili diesel di cui agli allegati III e IV da applicare a decorrere dal 1° gennaio 2005; che la proposta della Commissione può altresì fissare, se del caso, specifiche ecologiche per altri tipi di combustibili, quali il gas di petrolio liquefatto, il gas naturale e i biocarburanti; che esiste un parco di veicoli vincolati (autobus, taxi, veicoli commerciali, ecc.) largamente responsabile dell'inquinamento urbano e che potrebbe beneficiare di specifiche diverse;

(23) considerando che, alla luce del progresso tecnico e scientifico, possono essere auspicabili ulteriori sviluppi dei metodi di riferimento per la misurazione delle specifiche stabilite dalla presente direttiva; che, a questo scopo, devono essere adottate disposizioni per adeguare gli allegati della presente direttiva al progresso tecnico;

(24) considerando che è di conseguenza necessario abrogare la direttiva 85/210/CEE, del Consiglio, del 20 marzo 1985, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al tenore di piombo nella benzina ⁽²⁾, la direttiva

85/536/CEE del Consiglio, del 5 dicembre 1985, sul risparmio di greggio mediante l'impiego di componenti di carburanti di sostituzione ⁽³⁾, della Commissione, nonché l'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) e l'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativa al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi ⁽⁴⁾;

(25) considerando che le misure transitorie per l'Austria di cui all'articolo 69 dell'atto di adesione del 1994 includono l'articolo 7 della direttiva 85/210/CEE; che l'applicazione di tale misura transitoria dovrebbe essere prorogata, per motivi specifici inerenti alla protezione dell'ambiente, sino al 1° gennaio 2000;

(26) considerando che il 20 dicembre 1994 è stato concluso tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione un *modus vivendi* relativo alle misure di esecuzione degli atti adottati secondo la procedura di cui all'articolo 189 B del trattato CE ⁽⁵⁾,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Campo di applicazione

La presente direttiva stabilisce, per ragioni di tutela della salute e dell'ambiente, le specifiche tecniche relative ai carburanti da utilizzare nei veicoli con motore ad accensione comandata e motore ad accensione per compressione (diesel).

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- 1) «benzina»: gli oli minerali volatili destinati al funzionamento dei motori a combustione interna e ad accensione comandata, utilizzati per la propulsione di veicoli e compresi nei codici NC 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 e 2710 00 36;
- 2) «combustibile diesel»: i gasoli specificati nel codice NC 2710 00 66 e utilizzati per i veicoli a propulsione autonoma di cui alle direttive 70/220/CEE e 88/77/CEE.

⁽¹⁾ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/48/CE (GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18).

⁽²⁾ GU L 96 del 3.4.1985, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

⁽³⁾ GU L 334 del 12.12.1985, pag. 20. Direttiva modificata dalla direttiva 87/441/CEE della Commissione (GU L 238 del 21.8.1987, pag. 40).

⁽⁴⁾ GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81.

⁽⁵⁾ GU C 102 del 4.4.1996, pag. 1.

Per i gasoli utilizzati per i motori delle macchine mobili non stradali e dei trattori agricoli, gli Stati membri possono esigere lo stesso tenore di zolfo previsto nella presente direttiva per i combustibili diesel oppure il tenore di zolfo previsto per i combustibili diesel nella direttiva 93/12/CEE.

Articolo 3

Benzina

1. Al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2000, gli Stati membri vietano la commercializzazione sul loro territorio di benzina contenente piombo.
2. a) Gli Stati membri provvedono affinché al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2000 sul loro territorio venga commercializzata soltanto la benzina senza piombo conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato I.
- b) Fatte salve le disposizioni della lettera a), gli Stati membri permettono, a decorrere dal 1° gennaio 2000, la commercializzazione di benzina senza piombo conforme alle specifiche di cui all'allegato III.
- c) Gli Stati membri provvedono inoltre affinché al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2005 sul loro territorio venga commercializzata soltanto la benzina senza piombo conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato III.

3. In deroga al paragrafo 1, ad uno Stato membro può essere consentito, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 1999, continuare a permettere la commercializzazione di benzina contenente piombo, e comunque non oltre il 1° gennaio 2005, qualora possa provare che l'introduzione di un divieto provocherebbe gravi difficoltà socioeconomiche oppure non comporterebbe complessivamente benefici sotto il profilo ambientale o sanitario a causa, fra l'altro, della situazione climatica in tale Stato membro.

Il tenore di piombo della benzina contenente piombo non può essere superiore a 0,15 g/l e il tenore di benzene deve essere conforme alle specifiche contenute nell'allegato I. Gli altri valori delle specifiche possono restare invariati rispetto alla situazione attuale.

4. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2, uno Stato membro può essere autorizzato, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 1999, a continuare a permettere, al più tardi fino al 1° gennaio 2003, la commercializzazione nel suo territorio di benzina senza piombo non conforme alle specifiche per il tenore di zolfo di cui all'allegato I, qualora possa dimostrare gravi difficoltà delle proprie industrie a effettuare le modifiche necessarie ai propri stabilimenti di produzione nell'arco di tempo compreso tra la data di adozione della presente direttiva e il 1° gennaio 2000.

5. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2, uno Stato membro può essere autorizzato, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 2003, a continuare a permettere, fino al più tardi il 1° gennaio 2007, la commercializzazione nel suo territorio di benzina senza piombo con un tenore di zolfo non conforme all'allegato III ma conforme all'allegato I, qualora possa dimostrare gravi difficoltà delle proprie industrie a effettuare le modifiche necessarie ai propri stabilimenti di produzione nell'arco di tempo compreso tra la data di adozione della presente direttiva e il 1° gennaio 2005.

6. La Commissione può autorizzare le deroghe di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 conformemente al trattato.

La Commissione notifica la sua decisione agli Stati membri e ne informa il Parlamento europeo e il Consiglio.

7. Fatto salvo il paragrafo 1, gli Stati membri possono continuare a permettere la commercializzazione, fino ad un massimo dello 0,5 % delle vendite totali, di piccole quantità di benzina contenente piombo conforme alle specifiche di cui al paragrafo 3, secondo comma destinata ad essere utilizzata da vecchi veicoli tipici e ad essere distribuita attraverso gruppi di interessi particolari.

Articolo 4

Combustibile diesel

1. a) Gli Stati membri provvedono affinché, al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2000, sul loro territorio venga commercializzato soltanto il combustibile diesel conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato II.
- b) Fatte salve le disposizioni della lettera a), gli Stati membri permettono, a decorrere dal 1° gennaio 2000, la commercializzazione di combustibile diesel conforme alle specifiche di cui all'allegato IV.
- c) Gli Stati membri provvedono affinché, al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2005, sul loro territorio venga commercializzato soltanto il combustibile diesel conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato IV.

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, a uno Stato membro può essere consentito, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 1999, di continuare a permettere fino al più tardi al 1° gennaio 2003, la commercializzazione sul proprio territorio di combustibile diesel con un tenore di zolfo non conforme alle disposizioni dell'allegato II, ma non superiore all'attuale tenore, qualora possa dimostrare gravi difficoltà delle proprie industrie a effettuare le modifiche necessarie ai propri stabilimenti di produzione nell'arco di tempo compreso tra la data di adozione della presente direttiva e il 1° gennaio 2000.

3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, a uno Stato membro può essere consentito, dietro richiesta da presentare alla Commissione entro il 31 agosto 2003, di continuare a permettere fino al più tardi al 1° gennaio 2007, la commercializzazione sul proprio territorio di combustibile diesel con un tenore di zolfo non conforme alle disposizioni dell'allegato IV, ma conforme alle disposizioni dell'allegato II, qualora possa dimostrare gravi difficoltà delle proprie industrie a effettuare le modifiche necessarie ai propri stabilimenti di produzione nell'arco di tempo compreso tra la data di adozione della presente direttiva e il 1° gennaio 2005.

4. La Commissione può autorizzare la deroga di cui ai paragrafi 2 e 3 conformemente al trattato.

Essa notifica agli Stati membri la sua decisione e ne informa il Consiglio e il Parlamento europeo.

Articolo 5

Libera circolazione

Gli Stati membri non possono vietare, limitare o impedire l'immissione sul mercato di combustibili conformi alle prescrizioni della presente direttiva.

Articolo 6

Commercializzazione di combustibili conformi a specifiche ecologiche più severe

1. In deroga agli articoli 3, 4 e 5, gli Stati membri possono esigere che in determinate zone i combustibili destinati a tutto il parco veicoli o a parte di esso possano essere commercializzati soltanto se si conformano a specifiche ecologiche più severe di quelle previste nella presente direttiva, al fine di tutelare, in uno Stato membro, la salute della popolazione in determinati agglomerati o l'ambiente in determinate zone critiche sotto il profilo ecologico, nel caso in cui l'inquinamento atmosferico costituisca, o possa presumibilmente costituire, un problema serio e ricorrente per la salute umana o per l'ambiente.

2. Lo Stato membro che intenda avvalersi della deroga di cui al paragrafo 1 deve presentare previamente alla Commissione la sua domanda, compresa la relativa motivazione. Quest'ultima comprende le prove che la deroga rispetta il principio di proporzionalità e non ostacolerà la libera circolazione delle persone e delle merci.

3. Gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione i dati sulla qualità dell'aria ambiente relativa alla zona interessata, nonché i probabili effetti dei provvedimenti proposti sulla qualità dell'aria.

4. La Commissione trasmette immediatamente tali informazioni agli altri Stati membri.

5. Gli Stati membri possono presentare osservazioni sulla domanda e sulla relativa motivazione entro due mesi dalla trasmissione delle informazioni da parte della Commissione.

6. La Commissione decide in merito alla domanda dello Stato membro entro tre mesi dalla presentazione delle osservazioni da parte degli Stati membri. Essa tiene conto delle osservazioni degli Stati membri e notifica loro la sua decisione informandone contemporaneamente il Parlamento europeo e il Consiglio.

7. Uno Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione entro un mese dalla notificazione della medesima o, in mancanza di decisione, entro un mese dalla scadenza del termine di cui al paragrafo 6.

8. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa entro due mesi dalla data in cui è stato adito.

Articolo 7

Cambiamenti nell'approvvigionamento di oli greggi

Qualora, in seguito ad avvenimenti eccezionali, un repentino cambiamento nell'approvvigionamento di oli greggi o di prodotti petroliferi rendesse difficile per le raffinerie di uno Stato membro il rispetto delle specifiche tecniche relative ai combustibili di cui agli articoli 3 e 4, detto Stato membro ne informa la Commissione. Questa, previa comunicazione agli altri Stati membri, può autorizzare l'applicazione nello Stato membro di cui trattasi di valori limite più elevati per uno o più componenti dei combustibili e per un periodo non superiore a sei mesi.

La Commissione notifica agli Stati membri la propria decisione e ne informa il Parlamento europeo e il Consiglio.

Uno Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione entro un mese dalla notificazione della medesima.

Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa entro un mese dalla data in cui è stato adito.

Articolo 8

Controllo della conformità e presentazione di relazioni

1. Gli Stati membri controllano la conformità alle prescrizioni di cui agli articoli 3 e 4 sulla base dei metodi analitici di cui agli allegati I e II.

2. La Commissione favorirà l'elaborazione di un sistema uniforme di controllo della qualità del combustibile. A tal fine può sollecitare l'assistenza del Comitato europeo di normalizzazione.

3. La Commissione definisce uno schema comune per la presentazione della sintesi dei dati nazionali relativi alla qualità del combustibile entro e non oltre il 30 giugno 2000.

4. Ogni anno, entro il 30 giugno e per la prima volta entro il 30 giugno del 2002, gli Stati membri presentano alla Commissione la sintesi dei dati relativi all'anno civile precedente.

Articolo 9

Procedura di revisione

1. Periodicamente, e per la prima volta entro dodici mesi dalla data di adozione della presente direttiva, ma comunque entro il 31 dicembre 1999, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di revisione della presente direttiva alla luce di una valutazione eseguita in conformità dell'articolo 3 della direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recente modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, quale parte integrante della strategia destinata a produrre effetti che consentano di soddisfare, al minor costo, i requisiti delle norme comunitarie di qualità dell'aria e dei corrispondenti obiettivi.

2. La proposta contiene specifiche ecologiche che integrano le specifiche obbligatorie contenute nell'allegato III per la benzina e nell'allegato IV per i combustibili diesel sulla base, inter alia, della conoscenza acquisita per quanto riguarda i requisiti in materia di riduzione delle emissioni in ordine alla qualità dell'aria, di funzionamento efficiente delle nuove tecnologie di riduzione dell'inquinamento e di sviluppi che incidano sul mercato internazionale dei combustibili.

3. Oltre al disposto dei paragrafi 1 e 2 la Commissione può, fra l'altro, avanzare proposte

— che tengano conto della particolare situazione del parco dei veicoli vincolati e dell'esigenza di proporre livelli di specifiche riguardanti i particolari carburanti da essi utilizzati;

— che stabiliscano livelli di specifiche applicabili al gas di petrolio liquefatto, al gas naturale e ai biocombustibili.

Articolo 10

Adeguamento al progresso tecnico

Le modifiche eventualmente necessarie per adeguare al progresso tecnico i metodi di misurazione di cui alla colonna destra («prova») degli allegati I, II, III e IV della presente direttiva sono adottate dalla Commissione con l'assistenza del comitato istituito in conformità dell'articolo 12 della direttiva 96/62/CE ⁽²⁾ e seguendo la procedura di cui all'articolo 11 della presente direttiva.

Tale adeguamento non deve comportare modifiche dirette o indirette dei valori limite stabiliti nella presente direttiva o modifiche delle date di decorrenza della loro applicazione.

Articolo 11

Procedura del Comitato

1. Il rappresentante della Commissione presenta al comitato di cui all'articolo 10 un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato secondo la maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, ai voti dei rappresentanti degli Stati membri è attribuita la ponderazione fissata all'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto.

2. La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui è stato adito, la Commissione adotta le misure proposte.

⁽¹⁾ Vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽²⁾ GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55.

*Articolo 12***Abrogazione e modificazione delle direttive concernenti la qualità della benzina e del combustibile diesel**

1. Le direttive 85/210/CEE, 85/536/CEE e 87/441/CEE sono abrogate con effetto dal 1° gennaio 2000.
2. Nella direttiva 93/12/CEE, l'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) e l'articolo 2, paragrafo 1 sono soppressi con effetto dal 1° gennaio 2000.

*Articolo 13***Recepimento nel diritto nazionale**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 1° luglio 1999. Essi ne informano immediatamente la Commissione:

Gli Stati membri applicano dette disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2000.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 14***Austria**

Fino al 1° gennaio 2000 non è applicabile all'Austria l'articolo 7 della direttiva 85/210/CEE per quanto riguarda il tenore di benzene della benzina di cui all'articolo 4 della stessa.

*Articolo 15***Entrata in vigore della direttiva**

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 16***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 13 ottobre 1998.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

J. M. GIL-ROBLES

Per il Consiglio

Il Presidente

C. EINEM

ALLEGATO I

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA

Tipo: Benzina

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Prova	
		Minimo	Massimo	Metodo	Data di pubblicazione
Numero di ottano ricerca		95		EN 25164	1993
Indice di ottano motore		85		EN 25163	1993
Tensione di vapore (metodo Reid)	kPa	—	60,0	EN 12	1993
— periodo estivo ⁽²⁾					
Distillazione:					
evaporato a 100 °C	% v/v	46,0	—	EN-ISO 3405	1988
evaporato a 150 °C		75,0	—		
Analisi degli idrocarburi:					
— olefinici	% v/v	—	18,0 ⁽³⁾	ASTM D1319	1995
— aromatici		—	42,0	ASTM D1319	1995
— benzene		—	1,0	pr. EN 12177	1995 (*)
Tenore di ossigeno	% m/m	—	2,7	EN 1601	1996
Ossigenati:					
— Metanolo, con aggiunta obbligatoria degli agenti stabilizzanti	% v/v	—	3	EN 1601	1996
— Etanolo, se necessario con aggiunta di agenti stabilizzanti	% v/v	—	5	EN 1601	1996
— Alcole isopropilico	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Alcole butilico terziario	% v/v	—	7	EN 1601	1996
— Alcole isobutilico	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Eteri contenenti 5 o più atomi di carbonio per molecola	% v/v	—	15	EN 1601	1996
Altri ossigenati ⁽⁴⁾	% v/v	—	10	EN 1601	1996
Tenore di zolfo	mg/kg	—	150	pr. EN-ISO/DIS 14596	1996 (*)
Tenore di piombo	g/l	—	0,005	EN 237	1996

(*) Il mese di pubblicazione sarà completato a tempo debito.

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 «Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri previsti dalla norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

⁽²⁾ Il periodo estivo inizia al più tardi il 1° maggio e termina al più presto il 30 settembre. Negli Stati membri con condizioni climatiche artiche il periodo estivo inizia al più tardi il 1° giugno e termina al più presto il 31 agosto e la tensione di vapore (metodo Reid) è limitata a 70 kPa.

⁽³⁾ Con l'eccezione della benzina normale senza piombo [indice minimo di ottano motore (MON) 81 e numero minimo di ottano ricerca (RON) 91] per la quale il contenuto massimo di olefina deve essere del 21 % v/v. Questi limiti non precludono l'immissione nel mercato di uno Stato membro di un'altra benzina senza piombo con indici di ottano inferiori a quelli fissati nel presente allegato.

⁽⁴⁾ Gli altri monoalcoli il cui punto finale di distillazione è conforme ai requisiti nazionali o, qualora non siano previsti, a quelli industriali per i carburanti.

ALLEGATO II

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE PER COMPRESSIONE

Tipo: Combustibile diesel

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Prova	
		Minimo	Massimo	Metodo	Data di pubblicazione
Numero di cetano		51,0	—	EN-ISO 5165	1992
Densità a 15 °C	kg/m ³	—	845	EN-ISO 3675	1995
Distillazione: punto del 95 %	°C	—	360	EN-ISO 3405	1988
Idrocarburi aromatici pol- ciclici	% m/m	—	11	IP 391	1995
Tenore di zolfo	mg/kg	—	350	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)

(*) Il mese di pubblicazione sarà completato a tempo debito.

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 «Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri descritti nella norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

ALLEGATO III

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA

Tipo: Benzina

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Prova	
		Minimo	Massimo	Metodo	Data di pubblicazione
Numero di ottano ricerca		95		EN 25164	1993
Indice di ottano motore		85		EN 25163	1993
Tensione di vapore (metodo Reid), — periodo estivo	kPa	—			
Distillazione: evaporato a 100 °C	% v/v	—	—		
evaporato a 150 °C		—	—		
Analisi degli idrocarburi: — olefinici	% v/v	—			
— aromatici		—	35,0	ASTM D 1319	1995
— benzene		—			
Tenore di ossigeno	% m/m	—			
Tenore di zolfo	mg/kg	—	50	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)
Tenore di piombo	g/l	—			

(*) Il mese di pubblicazione sarà completato a tempo debito.

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259 «Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri descritti nella norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).