



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,
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 protezione dell'ambiente la Commissione si basa su un livello di protezione elevato;
- (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,

⁽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.

▼B

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;
- (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

⁽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).

▼B

- (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 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 disposi-

⁽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).

▼**B**

- zioni 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 ⁽¹⁾, la direttiva 85/536/CEE del Consiglio, del 5 dicembre 1985, sul risparmio di greggio mediante l'impiego di componenti di carburanti di sostituzione ⁽²⁾, 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 ⁽³⁾;
- (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 ⁽⁴⁾,

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).

▼**M2**

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 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 e 2710 11 59 ⁽⁵⁾;
- 2) «combustibile diesel»: i gasoli specificati nel codice NC 2710 19 41 ⁽⁶⁾ e utilizzati per i veicoli a propulsione autonoma di cui alle direttive 70/220/CEE e 88/77/CEE;
- 3) «gasoli destinati alle macchine mobili non stradali e ai trattori agricoli e forestali»: ogni liquido derivato dal petrolio compreso nei codici NC 2710 19 41 e 2710 19 45 ⁽⁶⁾, destinato all'uso nei motori di cui alle direttive 97/68/CE ⁽⁶⁾ e 2000/25/CE ⁽⁷⁾;
- 4) «regioni ultraperiferiche»: la Francia per quanto riguarda i dipartimenti francesi d'oltremare, il Portogallo per quanto riguarda le

⁽¹⁾ GU L 96 del 3.4.1985, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81.

⁽⁴⁾ GU C 102 del 4.4.1996, pag. 1.

⁽⁵⁾ La numerazione di tali codici NC è quella di cui alla TDC modificata dal regolamento (CE) n. 2031/2001 della Commissione (GU L 279 del 23.10.2001, pag. 1).

⁽⁶⁾ GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/63/CE della Commissione (GU L 227 del 23.8.2001, pag. 41).

⁽⁷⁾ GU L 173 del 12.7.2000, pag. 1.

▼ M2

Azzorre e Madera nonché la Spagna per quanto riguarda le Isole Canarie.

Negli Stati membri con condizioni climatiche artiche o inverni rigidi il punto massimo di distillazione del 65 % a 250 °C per i combustibili diesel ed i gasoli, può essere sostituito con un punto massimo di distillazione del 10 % (vol/vol) a 180 °C.

▼ B*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.

▼ M2

- d) Fatte salve le disposizioni della lettera c), gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie affinché, a tempo debito e al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2005, sul loro territorio venga commercializzata benzina senza piombo con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg. Gli Stati membri provvedono inoltre affinché tale benzina senza piombo sia disponibile su una base geografica adeguatamente equilibrata e sia conforme, per tutti gli altri aspetti, alle specifiche di cui all'allegato III.

Tuttavia, gli Stati membri possono prevedere, per le regioni ultraperiferiche, disposizioni specifiche per l'introduzione di benzina con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg. Gli Stati membri che si avvalgono di tale disposizione ne informano la Commissione. La Commissione elabora orientamenti per raccomandare cosa costituisca, ai fini della presente lettera, una disponibilità su una base geografica adeguatamente equilibrata.

- e) Gli Stati membri provvedono affinché al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2009 sul loro territorio venga commercializzata soltanto benzina senza piombo conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato III, salvo per quanto riguarda il tenore di zolfo che deve essere di 10 mg/kg al massimo.

▼ B

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

▼B

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**

- 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.

▼M2

- d) Fatte salve le disposizioni della lettera c), gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie affinché, a tempo debito e al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2005, sul loro territorio venga commercializzato combustibile diesel con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg. Gli Stati membri provvedono inoltre affinché tale combustibile diesel sia disponibile su una base geografica adeguatamente equilibrata e sia conforme, per tutti gli altri aspetti, alle specifiche di cui all'allegato IV.

Tuttavia, gli Stati membri possono prevedere, per le regioni ultraperiferiche, disposizioni specifiche per l'introduzione di combustibile diesel con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg. Gli Stati membri che si avvalgono di tale disposizione ne informano la Commissione.

- e) Fatte salve le disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), gli Stati membri provvedono affinché al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2009 sul loro territorio venga commercializzato soltanto combustibile diesel conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato IV, salvo per quanto riguarda il tenore di zolfo che deve essere di 10 mg/kg al massimo.

▼B

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

▼B

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.

▼M2

5. Gli Stati membri provvedono affinché i gasoli destinati a macchine mobili non stradali e trattori agricoli e forestali, commercializzati sul loro territorio abbiano un tenore di zolfo inferiore a 2 000 mg/kg. Al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2008 il tenore massimo di zolfo ammissibile per i gasoli destinati alle macchine mobili non stradali e ai trattori agricoli e forestali sarà di 1 000 mg/kg. Gli Stati membri possono tuttavia imporre un limite inferiore o lo stesso tenore massimo di zolfo dei combustibili diesel stabilito dalla presente direttiva.

▼B*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****▼M2**

1. In deroga agli articoli 3, 4 e 5 e a norma dell'articolo 95, paragrafo 10, del trattato, uno Stato membro può adottare misure affinché in determinate zone, situate nel suo territorio, i carburanti possano essere commercializzati soltanto se conformi a specifiche ecologiche più severe di quelle previste nella presente direttiva per tutto il parco veicoli o parte di esso, al fine di tutelare, in detto Stato membro, la salute della popolazione in determinati agglomerati o l'ambiente in determinate zone critiche sotto il profilo ecologico o ambientale, nel caso in cui l'inquinamento atmosferico o delle acque freatiche costituisca o possa presumibilmente costituire un problema serio e ricorrente per la salute umana o per l'ambiente.

▼B

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.

▼ M2

3. Gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione i dati ambientali pertinenti per l'agglomerato o la zona interessata, nonché i probabili effetti sull'ambiente dei provvedimenti proposti.

▼ B

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.

▼ M2**▼ B***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.

▼ M2*Articolo 8***Controllo della conformità e presentazione di relazioni**

1. Gli Stati membri controllano la conformità alle prescrizioni relative alla benzina e ai combustibili diesel di cui agli articoli 3 e 4 sulla base dei metodi analitici di cui rispettivamente alle norme europee EN 228:1999 e EN 590:1999.

2. Gli Stati membri istituiscono un sistema di controllo della qualità dei carburanti conforme ai requisiti della pertinente norma europea. L'uso di un diverso sistema di controllo della qualità dei combustibili può essere autorizzato a condizione che tale sistema assicuri risultati di affidabilità equivalente.

3. Entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri presentano una relazione sui dati nazionali relativi alla qualità dei carburanti per l'anno civile precedente. Gli Stati membri presentano la prima relazione entro il 30 giugno 2002. A decorrere dal 1° gennaio 2004 le relazioni sono presentate in un formato compatibile con quello descritto nella pertinente norma europea. Gli Stati membri comunicano inoltre il volume totale di benzina e di combustibile diesel commercializzati nel loro territorio, nonché i volumi commercializzati di benzina e combustibile diesel senza piombo con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg. Gli Stati membri riferiscono infine annualmente in merito alla disponibilità, su base geografica adeguatamente equilibrata, della benzina e del combustibile diesel con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg commercializzati nel loro territorio.

▼ **M2**

4. La Commissione assicura che le informazioni presentate a norma del paragrafo 3 siano rese rapidamente disponibili con mezzi adeguati. Annualmente, e per la prima volta entro il 31 dicembre 2003, la Commissione pubblica una relazione sulla qualità del carburante esistente nei diversi Stati membri e sulla copertura geografica dei carburanti con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg, al fine di fornire un quadro generale dei dati concernenti la qualità dei carburanti nei diversi Stati membri.

*Articolo 9***Procedura di revisione**

1. Entro il 31 dicembre 2005 la Commissione procede alla revisione delle specifiche relative ai carburanti contenute negli allegati III e IV, ad eccezione del parametro concernente il tenore di zolfo, e propone, se del caso, le opportune modifiche in relazione alle prescrizioni attuali e future della legislazione comunitaria in materia di emissioni dei veicoli e di qualità dell'aria e ai corrispondenti obiettivi. La Commissione esamina in particolare:

- a) se sia necessario modificare il termine ultimo per il passaggio completo al combustibile diesel con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg per garantire che non si verifichi un aumento complessivo delle emissioni di gas ad effetto serra. Tale valutazione tiene conto degli sviluppi delle tecnologie di raffinazione, del previsto aumento dei risparmi energetici dei veicoli e del tasso di introduzione delle nuove tecnologie di efficienza energetica nel parco veicoli;
- b) le conseguenze della nuova legislazione comunitaria che definisce le norme di qualità dell'aria per sostanze quali gli idrocarburi aromatici policiclici;
- c) i risultati della revisione prevista dall'articolo 10 della direttiva 1999/30/CE del Consiglio, del 22 aprile 1999, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo ⁽¹⁾;
- d) i risultati della revisione dei vari impegni dei costruttori automobilistici giapponesi ⁽²⁾, coreani ⁽³⁾ ed europei ⁽⁴⁾ ai fini della riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni di biossido di carbonio dei nuovi veicoli per passeggeri alla luce delle modifiche della qualità dei carburanti introdotte dalla presente direttiva e dei progressi compiuti verso l'obiettivo comunitario di 120 g/km per le emissioni medie di CO₂ per veicolo;
- e) i risultati della revisione prevista dall'articolo 7 della direttiva 1999/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli e che modifica la direttiva 88/77/CEE del Consiglio ⁽⁵⁾, e della conferma della norma obbligatoria riguardante le emissioni di NO_x dei motori pesanti;
- f) l'effettivo funzionamento delle nuove tecnologie di riduzione dell'inquinamento e l'impatto degli additivi metallici, nonché altri elementi pertinenti sulle loro prestazioni e gli sviluppi che incidono sui mercati internazionali dei carburanti;
- g) la necessità di incoraggiare l'introduzione di combustibili alternativi, compresi i biocombustibili, nonché la necessità di modificare altri parametri delle specifiche relative ai carburanti, sia per i carburanti

⁽¹⁾ GU L 163 del 29.6.1999, pag. 41. Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 2001/744/CE della Commissione (GU L 278 del 23.10.2001, pag. 35).

⁽²⁾ GU L 100 del 20.4.2000, pag. 57.

⁽³⁾ GU L 100 del 20.4.2000, pag. 55.

⁽⁴⁾ GU L 40 del 13.2.1999, pag. 49.

⁽⁵⁾ GU L 44 del 16.2.2000, pag. 1.

▼M2

convenzionali che per quelli alternativi, per esempio per quanto concerne le necessarie modifiche da apportare ai limiti massimi di volatilità delle benzine di cui alla presente direttiva ai fini di una loro applicazione alle miscele di bioetanolo e benzina e le successive necessarie modifiche alla norma europea EN 228:1999.

2. Quando considera la sua proposta per la fase successiva per le norme in materia di emissione relative ai motori ad accensione per compressione nelle applicazioni non stradali, la Commissione determina parallelamente la qualità del combustibile richiesta. In questo modo essa tiene conto dell'importanza delle emissioni prodotte da questo settore, dei benefici per l'ambiente e la salute in generale, delle conseguenze negli Stati membri per quanto riguarda la distribuzione del combustibile, nonché dei costi e dei benefici di un tenore di zolfo più restrittivo rispetto a quello attualmente richiesto per il combustibile utilizzato nei motori ad accensione per compressione nelle applicazioni non stradali, e allinea quindi gli appropriati requisiti di qualità del carburante per le applicazioni non stradali con il settore stradale entro un dato termine, attualmente previsto per il 1° gennaio 2009, che essa conferma o modifica in occasione del riesame nel 2005.

3. Oltre al disposto del paragrafo 1 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 9 bis***Sanzioni**

Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali di attuazione della presente direttiva. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

▼B*Articolo 10***Adeguamento al progresso tecnico****▼M2**

1. I metodi di misurazione da applicare in relazione ai parametri specificati negli allegati I e III sono i metodi analitici descritti nella norma europea EN 228:1999. I metodi di misurazione da applicare in relazione ai parametri specificati negli allegati II e IV sono i metodi analitici descritti nella norma europea EN 590:1999. Gli Stati membri possono adottare metodi analitici specifici in sostituzione delle norme europee EN 228:1999 o EN 590:1999, a seconda dei casi, qualora sia dimostrato che essi garantiscono almeno la stessa accuratezza e lo stesso livello di precisione del metodo analitico che sostituiscono. Le ulteriori modifiche eventualmente necessarie per adeguare i metodi analitici autorizzati al progresso tecnico possono essere adottate dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

▼B

2. 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.

▼ **M3***Articolo 11***Procedura del Comitato**

1. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE ⁽¹⁾, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

2. Il Comitato adotta il proprio regolamento interno.

▼ **B***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.

(1) Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

▼ **M2**

ALLEGATO I

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATATipo: **Benzina**

Parametro ⁽¹⁾	Unità	Limiti ⁽²⁾	
		Minimo	Massimo
Numero di ottano ricerca		95 ⁽³⁾	—
Indice di ottano motore		85	—
Tensione di vapore, periodo estivo ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Distillazione:			
— percentuale evaporata a 100 °C	% v/v	46,0	—
— percentuale evaporata a 150 °C	% v/v	75,0	—
Analisi degli idrocarburi:			
— olefinici	% v/v	—	18,0 ⁽⁶⁾
— aromatici	% v/v	—	42,0
— benzene	% v/v	—	1,0
Tenore di ossigeno	% m/m	—	2,7
Ossigenati:			
— Metanolo (con aggiunta obbligatoria di agenti stabilizzanti)	% v/v	—	3
— Etanolo (se necessario con aggiunta di agenti stabilizzanti)	% v/v	—	5
— Alcole isopropilico	% v/v	—	10
— Alcole butilico terziario	% v/v	—	7
— Alcole isobutilico	% v/v	—	10
— Eteri contenenti 5 o più atomi di carbonio per molecola	% v/v	—	15
— Altri ossigenati ⁽⁷⁾	% v/v	—	10
Tenore di zolfo	mg/kg	—	150
Tenore di piombo	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ I metodi di prova sono quelli specificati nella norma EN 228:1999. Gli Stati membri possono adottare metodi analitici specifici in sostituzione della norma EN 228:1999 qualora sia dimostrato che essi garantiscono almeno la stessa accuratezza e lo stesso livello di precisione del metodo analitico che sostituiscono.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ La benzina normale senza piombo può essere commercializzata con un indice minimo di ottano motore (MON) 81 ed un numero minimo di ottano ricerca (RON) 91.

⁽⁴⁾ 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 o inverni rigidi il periodo estivo inizia al più tardi il 1° giugno e termina al più presto il 31 agosto.

⁽⁵⁾ Negli Stati membri con condizioni climatiche artiche o inverni rigidi la tensione di vapore non è superiore a 70 kPa durante il periodo estivo.

⁽⁶⁾ La benzina normale senza piombo può essere commercializzata con un tenore massimo di olefina del 21 % v/v.

⁽⁷⁾ Gli altri monoalcoli ed eteri con punto di ebollizione finale non superiore a quanto stabilito nella norma EN 228:1999.

▼ **M2***ALLEGATO II***SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE PER COMPRESSIONE***Tipo: Combustibile diesel*

Parametro ⁽¹⁾	Unità	Limiti ⁽²⁾	
		Minimo	Massimo
Numero di cetano		51,0	—
Densità a 15 °C	kg/m ³	—	845
Distillazione: — 95 % (v/v) recuperato a	°C	—	360
Idrocarburi aromatici policiclici	% m/m	—	11
Tenore di zolfo	mg/kg	—	350

(1) I metodi di prova sono quelli specificati nella norma EN 590:1999. Gli Stati membri possono adottare metodi analitici specifici in sostituzione della norma EN 590:1999 qualora sia dimostrato che essi garantiscono almeno la stessa accuratezza e lo stesso livello di precisione del metodo analitico che sostituiscono.

(2) 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).



ALLEGATO III

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

Tipo: **Benzina**

Parametro ⁽¹⁾	Unità	Limiti ⁽²⁾	
		Minimo	Massimo
Numero di ottano ricerca		95 ⁽³⁾	—
Indice di ottano motore		85	—
Tensione di vapore, periodo estivo ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Distillazione:			
— percentuale evaporata a 100 °C	% v/v	46,0	—
— percentuale evaporata a 150 °C	% v/v	75,0	—
Analisi degli idrocarburi:			
— olefinici	% v/v	—	18,0
— aromatici	% v/v	—	35,0
— benzene	% v/v	—	1,0
Tenore di ossigeno	% m/m	—	2,7
Ossigenati:			
— Metanolo (con aggiunta obbligatoria di agenti stabilizzanti)	% v/v	—	3
— Etanolo (se necessario con aggiunta di agenti stabilizzanti)	% v/v	—	5
— Alcole isopropilico	% v/v	—	10
— Alcole butilico terziario	% v/v	—	7
— Alcole isobutilico	% v/v	—	10
— Eteri contenenti 5 o più atomi di carbonio per molecola	% v/v	—	15
— Altri ossigenati ⁽⁶⁾	% v/v	—	10
Tenore di zolfo	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽⁷⁾
Tenore di piombo	g/l	—	0,005

(1) I metodi di prova sono quelli specificati nella norma EN 228:1999. Gli Stati membri possono adottare metodi analitici specifici in sostituzione della norma EN 228:1999 qualora sia dimostrato che essi garantiscono almeno la stessa accuratezza e lo stesso livello di precisione del metodo analitico che sostituiscono.

(2) 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).

(3) Gli Stati membri possono decidere di continuare ad autorizzare la commercializzazione della benzina normale senza piombo con un indice minimo di ottano motore (MON) 81 ed un numero minimo di ottano ricerca (RON) 91.

(4) 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 o inverni rigidi il periodo estivo inizia al più tardi il 1° giugno e termina al più presto il 31 agosto.

(5) Negli Stati membri con condizioni climatiche artiche o inverni rigidi la tensione di vapore non deve essere superiore a 70 kPa durante il periodo estivo.

(6) Gli altri monoalcoli ed eteri con punto di ebollizione finale non superiore a quanto stabilito nella norma EN 228:1999.

(7) A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2005 nel territorio degli Stati membri deve essere commercializzata ed essere disponibile su una base geografica adeguatamente equilibrata benzina senza piombo con tenore massimo di zolfo di 10 mg. Al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2009 tutta la benzina senza piombo commercializzata nel territorio degli Stati membri deve avere un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg.

▼ **M2**

ALLEGATO IV

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE PER COMPRESIONE*Tipo: Combustibile diesel*

Parametro ⁽¹⁾	Unità	Limiti ⁽²⁾	
		Minimo	Massimo
Numero di cetano		51,0	—
Densità a 15 °C	kg/m ³	—	845
Distillazione: — 95% (v/v) recuperato a	°C	—	360
Idrocarburi aromatici policiclici	% m/m	—	11
Tenore di zolfo	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽³⁾

⁽¹⁾ I metodi di prova sono quelli specificati nella norma EN 590:1999. Gli Stati membri possono adottare metodi analitici specifici in sostituzione della norma EN 590:1999 qualora sia dimostrato che essi garantiscono almeno la stessa accuratezza e lo stesso livello di precisione del metodo analitico che sostituiscono.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2005 nel territorio degli Stati membri deve essere commercializzato ed essere disponibile su una base geografica adeguatamente equilibrata combustibile diesel con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg. Inoltre, fatta salva la revisione di cui all'articolo 9, paragrafo 1, al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2009 tutto il combustibile diesel commercializzato nel territorio degli Stati membri deve avere un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg.