

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 do Conselho

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

interno e, nomeadamente, relativas à protecção da saúde e do ambiente, a Comissão se baseie num nível de protecção elevado;

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 100ºA,

(3) Considerando que os poluentes atmosféricos primários, tais como os óxidos de azoto, os hidrocarbonetos não queimados, as partículas, o monóxido de carbono, os benzenos e outras emissões tóxicas de escape que contribuem para a formação de poluentes secundários tais como o ozono são emitidos em quantidades significativas pelo escape e pelos vapores de evaporação dos veículos a motor, constituindo assim um risco considerável para a saúde humana e para o ambiente;

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾.

Deliberando nos termos do artigo 189ºB do Tratado CE ⁽³⁾, e tendo em conta o projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação em 29 de Junho de 1998,

(4) Considerando que, apesar da crescente severidade dos valores-limite das emissões dos veículos estabelecidos pelas Directivas 70/220/CEE ⁽⁴⁾ e 88/777/CEE ⁽⁵⁾ do Conselho são necessárias novas medidas para reduzir a poluição atmosférica provocada pelos veículos e outras fontes, a fim de conseguir uma qualidade do ar satisfatória;

(1) Considerando que as disparidades entre as disposições legislativas ou administrativas adoptadas pelos Estados-membros em relação às especificações dos combustíveis convencionais e alternativos utilizados nos veículos com motores de ignição comandada, com motores de ignição por compressão (diesel) criam entraves ao comércio na Comunidade e podem assim ter um impacto directo no estabelecimento e no funcionamento do mercado interno e na competitividade internacional dos sectores europeus da indústria automóvel e da refinaria; que, nos termos do artigo 3ºB do Tratado CE, parece, portanto, ser necessário aproximar as legislações neste domínio;

(5) Considerando que o artigo 4º da Directiva 94/112/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾ introduziu uma nova abordagem quanto à redução das emissões a aplicar a partir do ano 2000 e impôs à Comissão o exame, entre outros, da contribuição das melhorias da qualidade da gasolina, do combustível para motores diesel e de outros combustíveis, para a redução da poluição atmosférica;

(2) Considerando que o nº 3 do artigo 100ºA do Tratado CE prevê que, nas propostas destinadas ao estabelecimento e funcionamento do mercado

(6) Considerando que, além da primeira fase de especificações para os combustíveis, que terá início no ano 2000, deve ser fixada uma segunda fase, a partir de 2005, para permitir que a indústria possa realizar os investimentos necessários para adaptar os seus planos de produção;

⁽¹⁾ JO C 77 de 11.3.1997, p. 1 e JO C 209 de 10.7.1997, p. 25.

⁽²⁾ JO C 206 de 7.7.1997, p. 113.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Abril de 1997 (JO C 132 de 28.4.1997, p. 170), posição comum do Conselho de 7 de Outubro de 1997 (JO C 351 de 19.11.1997, p. 1) e decisão do Parlamento Europeu de 18 de Fevereiro de 1998 (JO C 80 de 16.3.1998, p. 92). Decisão do Parlamento Europeu de 15 de Setembro de 1998 (JO C 313 de 12.10.1998). Decisão do Conselho de 17 de Setembro de 1998.

⁽⁴⁾ JO L 76 de 6.4.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (ver página 1 do presente Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 36 de 9.2.1988, p. 33. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 40 de 17.2.1996, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 100 de 19.4.1994, p. 42.

- (7) Considerando que já existem no mercado da Comunidade Europeia gasolina e combustível para motores diesel conformes com as especificações dos anexos I, II, III e IV;
- (8) Considerando que o programa europeu «Auto/Oil», cujos pormenores são dados na comunicação da Comissão relativa a uma futura estratégia para o controlo das emissões atmosféricas provenientes dos transportes rodoviários, fornece as bases científicas, técnicas e económicas para recomendar a introdução, a nível comunitário, de novas especificações ambientais para a gasolina e o combustível para motores diesel;
- (9) Considerando que a introdução de especificações ambientais para a gasolina e o combustível para motores diesel é um elemento importante do pacote de medidas rentáveis a aplicar à escala europeia e a nível nacional/regional/local, tendo em conta os custos e os benefícios de cada acção;
- (10) Considerando que a execução de um misto de medidas europeias e nacionais/regionais/locais para reduzir as emissões provenientes dos veículos faz parte da estratégia global da Comissão para reduzir as emissões atmosféricas provenientes de fontes móveis e fixas, de um modo equilibrado e que respeite o critério custo-benefício;
- (11) Considerando que é necessário obter a curto prazo uma redução, em especial nas zonas urbanas, das emissões poluentes provenientes dos veículos, nomeadamente dos poluentes primários tais como os hidrocarbonetos não queimados e o monóxido de carbono, dos poluentes secundários, tais como o ozono, das emissões tóxicas, tais como o benzeno, e das emissões de partículas; que a redução das emissões poluentes de veículos nas áreas urbanas pode ser alcançada de imediato nos veículos automóveis através de alterações na composição do combustível;
- (12) Considerando que a incorporação de oxigénio e uma redução significativa de substâncias aromáticas, olefinas, benzeno e enxofre permitem melhorar a qualidade do combustível do ponto de vista da qualidade do ar;
- (13) Considerando que a Directiva 92/81/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à harmonização das estruturas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais⁽¹⁾, nomeadamente o nº 4 do artigo 8º, desincentiva e pode impedir os Estados-membros de introduzir taxas de imposto diferenciadas concebidas para elevar a qualidade dos combustíveis para padrões superiores às especificações comunitárias;
- (14) Considerando que a utilização pelos Estados-membros de taxas de imposto diferenciadas, pode incentivar a introdução de combustíveis mais desenvolvidos adaptados às prioridades, capacidades e exigências nacionais;
- (15) Considerando que a Comissão apresentou uma proposta de directiva sobre produtos energéticos; que essa proposta tem por objectivo, nomeadamente, permitir que os Estados-membros utilizem mais activamente os incentivos fiscais, através de taxas diferenciadas dos impostos especiais de consumo, a fim de facilitarem a introdução de combustíveis mais desenvolvidos;
- (16) Considerando que, de um modo geral, faltam especificações dos combustíveis com o objectivo de reduzir as emissões tanto pelo escape como por evaporação;
- (17) Considerando que a poluição atmosférica pelo chumbo proveniente da combustão da gasolina com chumbo constitui um risco para a saúde humana e para o ambiente; que será um grande avanço se, até ao ano 2000, praticamente todos os veículos rodoviários movidos a gasolina puderem utilizar gasolina sem chumbo e que, por isso, se deverá restringir severamente a comercialização de gasolina com chumbo;
- (18) Considerando que a necessidade de redução das emissões provenientes dos veículos e a disponibilidade das necessárias tecnologias de refinação justificam o estabelecimento de especificações ambientais para a comercialização de gasolina sem chumbo e de combustível para motores diesel;
- (19) Considerando que parece adequado prever a disponibilidade de dois tipos de gasolina e de combustível para motores diesel, cada um deles com um combustível de melhor qualidade; que é conveniente que, até 2005, esta gasolina de melhor qualidade ou este combustível de melhor qualidade para motores diesel substituam no mercado os de qualidade inferior; que, contudo, devem prever-se disposições adequadas para que essa substituição possa ser adiada no caso de um Estado-membro cujas indústrias tenham graves dificuldades em introduzir nas suas instalações de produção as modificações necessárias para cumprir o prazo de 2005;
- (20) Considerando que, para proteger a saúde humana e/ou o ambiente em determinadas aglomerações ou

⁽¹⁾ JO L 316 de 31.10.1992, p. 12. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/74/CE (JO L 365 de 31.12.1994, p. 46).

zonas ecologicamente sensíveis com problemas especiais de qualidade do ar os Estados-membros deveriam ser autorizados, sob reserva da aplicação de um procedimento fixado pela presente directiva, a exigir que os combustíveis apenas possam ser comercializados se respeitarem especificações ambientais mais severas do que as estabelecidas na presente directiva; que este procedimento constitui uma derrogação ao procedimento de informação fixado pela Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação ⁽¹⁾;

(21) Considerando que, para assegurar o cumprimento das normas de qualidade dos combustíveis exigidas pela presente directiva, os Estados-membros deverão introduzir sistemas de monitorização; que esses sistemas se devem basear em processos comuns de amostragem e de testes e que a informação sobre a qualidade dos combustíveis recolhida pelos Estados-membros deverá ser comunicada à Comissão de acordo com um modelo comum;

(22) Considerando que, com base numa avaliação abrangente, a Comissão deverá apresentar uma proposta que complemente as especificações obrigatórias para a gasolina e os combustíveis para motores diesel referidas nos anexos III e IV, a aplicar a partir de 1 de Janeiro de 2005; que a proposta da Comissão poderá, nos casos adequados, fixar igualmente especificações ambientais para outros tipos de combustíveis, tais como o gás de petróleo liquefeito, o gás natural e os biocarburantes; que existem frotas de veículos cativas (autocarros, táxis, veículos comerciais, etc.) responsáveis por grande parte da poluição urbana, que poderiam beneficiar de especificações particulares;

(23) Considerando que, em função do progresso científico e técnico, podem ser desejáveis novos desenvolvimentos em relação aos métodos de referência para a medição das especificações estabelecidas na presente directiva; que, para esse fim, devem ser tomadas disposições para adaptar os anexos da directiva ao progresso técnico;

(24) Considerando que, por conseguinte, devem ser revogadas a Directiva 85/210/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1985, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao teor de chumbo da gasolina ⁽²⁾, a Directiva 85/

/536/CEE do Conselho, de 5 de Dezembro de 1985, relativa às economias de petróleo bruto realizáveis através da utilização de compostos de combustíveis de substituição ⁽³⁾ e ainda o n.º 1, alínea b), do artigo 1.º e o n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 93/12/CEE do Conselho, de 23 de Março de 1993, relativa ao teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos ⁽⁴⁾;

(25) Considerando que as medidas transitórias para a Áustria a que se refere o artigo 69.º do Acto de Adesão de 1994 abrangem o artigo 7.º da Directiva 85/210/CEE; que a aplicação dessas medidas transitórias deverá, por razões específicas de protecção do ambiente, ser prolongada até 1 de Janeiro de 2000;

(26) Considerando que, em 20 de Dezembro de 1994, foi celebrado um *modus vivendi* entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão em matéria de medidas de execução dos actos adoptados pelo procedimento previsto no artigo 189.ºB do Tratado CE ⁽⁵⁾,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Âmbito

A presente directiva estabelece especificações técnicas, com base em considerações sanitárias e ambientais, para os combustíveis a utilizar em veículos equipados com motores de ignição comandada, com motores de ignição por compressão (diesel).

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Gasolina», qualquer óleo mineral volátil destinado ao funcionamento de motores de combustão interna de ignição comandada para a propulsão de veículos e abrangidos pelos códigos NC 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 e 2710 00 36;
2. «Combustível para motores diesel», os gasóleos abrangidos pelo código NC 2710 00 66 e utilizados para a propulsão dos veículos a que se referem as Directivas 70/220/CEE e 88/77/CEE.

⁽¹⁾ JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/48/CE (JO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

⁽²⁾ JO L 96 de 3.4.1985, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1994.

⁽³⁾ JO L 334 de 12.12.1985, p. 20. Directiva alterada pela Directiva 87/441/CEE da Comissão (JO L 238 de 21.8.1987, p. 40).

⁽⁴⁾ JO L 74 de 27.3.1993, p. 81.

⁽⁵⁾ JO C 102 de 4.4.1996, p. 1.

No que respeita ao gasóleo para motores diesel utilizado em máquinas móveis não rodoviárias e em tractores agrícolas, os Estados-membros poderão exigir um teor de enxofre igual ao fixado na presente directiva para o combustível para motores diesel ou o teor do enxofre fixado para o mesmo efeito na Directiva 93/12/CEE.

Artigo 3º

Gasolina

1. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2000, os Estados-membros proibirão a comercialização de gasolina com chumbo nos seus territórios.

2. a) Os Estados-membros devem assegurar que, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2000, a gasolina sem chumbo só possa ser comercializada nos seus territórios se satisfizer as especificações ambientais do anexo I;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), os Estados-membros permitirão, a partir de 1 de Janeiro de 2000, a comercialização no seu território de gasolina sem chumbo que satisfaça as especificações do anexo III;

c) Os Estados-membros devem assegurar além disso que, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2005, a gasolina sem chumbo só possa ser comercializada no seu território se satisfizer as especificações ambientais do anexo III.

3. Em derrogação do nº 1, um Estado-membro pode ser autorizado, mediante pedido a apresentar à Comissão o mais tardar em 31 de Agosto de 1999, a continuar a permitir a comercialização de gasolina com chumbo, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2005, se esse Estado-membro puder demonstrar que a introdução de uma proibição provocaria sérios problemas socioeconómicos ou não conduziria a benefícios globais em termos ambientais ou sanitários devido, nomeadamente, à situação climática nesse Estado-membro.

O teor de chumbo da gasolina com chumbo não poderá ser superior a 0,15 g/l, e o teor de benzeno deverá respeitar as especificações do anexo I. Os restantes valores das especificações poderão ser mantidos nos termos actuais.

4. Sem prejuízo do disposto no nº 2, um Estado-membro pode ser autorizado, mediante pedido a apresentar à Comissão o mais tardar em 31 de Agosto de 1999, a continuar a permitir, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2003, a comercialização no seu território de gasolina sem chumbo que não cumpra as especificações relativas ao teor de enxofre do anexo I, mas que não exceda o teor actual, se esse Estado-membro puder demonstrar que as suas indústrias terão graves dificuldades para introduzir as modificações necessárias nas suas instalações de produção, no período compreendido entre a data de adopção da presente directiva e 1 de Janeiro de 2000.

5. Sem prejuízo do disposto no nº 2, um Estado-membro pode ser autorizado, mediante pedido a apresentar à Comissão o mais tardar em 31 de Agosto de 2003, a continuar a permitir a comercialização no seu território, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2007, de gasolina sem chumbo com um teor de enxofre que, embora não cumpra o disposto no anexo III, satisfaça o previsto no anexo I, se puder demonstrar que as suas indústrias terão graves dificuldades para introduzir as modificações necessárias nas suas instalações de produção, no período compreendido entre a data de adopção da presente directiva e 1 de Janeiro de 2005.

6. A Comissão pode autorizar as derrogações referidas nos nºs 3, 4 e 5 nos termos do Tratado CE.

A Comissão notificará os Estados-membros e informará o Parlamento Europeu e o Conselho da sua decisão.

7. Sem prejuízo do nº 1, os Estados-membros podem continuar a permitir a comercialização de pequenas quantidades de gasolina com chumbo conforme com as especificações do segundo parágrafo do nº 3, desde que essas quantidades não representem mais de 0,5 % da totalidade das vendas e se destinem a ser utilizadas em veículos antigos característicos e distribuídas por intermédio de grupos de interesses.

Artigo 4º

Combustível para motores diesel

1. a) Os Estados-membros devem assegurar que, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2000, o combustível para motores diesel só possa ser comercializado nos seus territórios se satisfizer as especificações ambientais do anexo II;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), os Estados-membros permitirão, a partir de 1 de Janeiro de 2000, a comercialização de combustível para motores diesel que satisfaça as especificações do anexo IV;

c) Os Estados-membros devem assegurar que, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2005, o combustível para motores diesel só possa ser comercializado no seu território se satisfizer as especificações ambientais do anexo IV.

2. Sem prejuízo do disposto no nº 1, um Estado-membro pode ser autorizado, mediante pedido a apresentar à Comissão o mais tardar em 31 de Agosto de 1999, a continuar a permitir a comercialização no seu território, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2003, de combustível para motores diesel com um teor de enxofre que, embora não cumpra o disposto no anexo II, não exceda o teor actual, se puder demonstrar que as suas indústrias terão graves dificuldades para introduzir as modificações necessárias nas suas instalações de produção, no período compreendido entre a data de adopção da presente directiva e 1 de Janeiro de 2000.

3. Sem prejuízo do disposto no nº 1, um Estado-membro pode ser autorizado, mediante pedido a apresentar à Comissão o mais tardar em 31 de Agosto de 2003, a continuar a permitir a comercialização no seu território, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2007, de combustível para motores diesel com um teor de enxofre que, embora não cumpra o disposto no anexo IV, satisfaça as disposições do anexo II, se puder demonstrar que as suas indústrias terão graves dificuldades para introduzir as modificações necessárias nas suas instalações de produção, no período compreendido entre a data de adopção da presente directiva e 1 de Janeiro de 2005.

4. A Comissão pode autorizar as derrogações referidas nos nºs 2 e 3, nos termos do Tratado CE.

A Comissão notificará os Estados-membros e informará simultaneamente o Parlamento Europeu e o Conselho da sua decisão.

Artigo 5º

Livre circulação

Nenhum Estado-membro pode proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado de combustíveis que preencham os requisitos da presente directiva.

Artigo 6º

Comercialização de combustíveis com especificações ambientais mais rigorosas

1. Em derrogação dos artigos 3º, 4º e 5º, os Estados-membros podem exigir que, em zonas específicas, os combustíveis sejam comercializados apenas se satisfizerem especificações ambientais mais rigorosas do que as previstas na presente directiva em relação à totalidade ou a parte do parque automóvel, a fim de proteger a saúde da população numa determinada aglomeração ou o ambiente numa zona específica ecologicamente sensível de um Estado-membro, se a poluição atmosférica constituir ou se se puder razoavelmente esperar que constitua um problema sério e recorrente para a saúde humana ou o ambiente.

2. Um Estado-membro que deseje utilizar a derrogação prevista no nº 1 deve previamente apresentar o seu pedido e respectiva justificação à Comissão. Essa justificação deverá incluir provas de que a derrogação satisfaz o princípio da proporcionalidade e que não prejudicará a livre circulação de pessoas e mercadorias.

3. O Estado-membro em causa deve fornecer à Comissão dados sobre a qualidade do ar ambiente na área em questão bem como sobre os efeitos previstos das medidas propostas na qualidade do ar.

4. A Comissão fornecerá sem demora essa informação aos outros Estados-membros.

5. Os Estados-membros poderão apresentar os seus comentários sobre o pedido e a respectiva justificação no prazo de dois meses a contar da data da prestação da informação pela Comissão.

6. A Comissão tomará uma decisão sobre o pedido do Estado-membro no prazo de três meses a contar da data em que os Estados-membros tenham apresentado os seus comentários. A Comissão terá esses comentários em conta, notificará-os aos Estados-membros e informará simultaneamente o Parlamento Europeu e o Conselho.

7. Qualquer Estado-membro pode apresentar à apreciação do Conselho a decisão da Comissão no prazo de um mês a contar da data da sua notificação, ou a falta de decisão um mês a contar do termo do prazo previsto no nº 6.

O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode tomar uma decisão diferente no prazo de dois meses a contar da data em que lhe tenha sido apresentada a decisão da Comissão.

Artigo 7º

Alterações no abastecimento de petróleos brutos

Se, devido a circunstâncias excepcionais, uma alteração súbita no abastecimento de petróleo bruto ou de produtos petrolíferos tornar difícil para as refinarias de um Estado-membro respeitar os requisitos relativos às especificações dos combustíveis referidos nos artigos 3º e 4º, esse Estado-membro informará a Comissão desse facto. A Comissão, depois de informar os outros Estados-membros, pode autorizar valores-limite mais elevados nesse Estado-membro para um ou mais componentes do combustível durante um período não superior a seis meses.

A Comissão notificará os Estados-membros e informará o Parlamento Europeu e o Conselho da sua decisão.

Qualquer Estado-membro pode apresentar a decisão da Comissão ao Conselho no prazo de um mês a contar da data da respectiva notificação.

O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode tomar uma decisão diferente no prazo de um mês a contar da data em que a decisão da Comissão lhe tenha sido apresentada.

Artigo 8º

Controlo do cumprimento de relatórios

1. Os Estados-membros controlarão o cumprimento dos requisitos dos artigos 3º e 4º da presente directiva com base nos métodos analíticos dos anexos I e II.

2. A Comissão promoverá o desenvolvimento de um sistema uniforme para os programas de controlo da qualidade dos combustíveis. A Comissão pode, para efeitos de desenvolvimento desse sistema, solicitar a assistência do Comité Europeu de Normalização.

3. A Comissão estabelecerá um formulário comum para a apresentação de um resumo dos dados nacionais relativos à qualidade dos combustíveis o mais tardar em 30 de Junho de 2000.

4. A partir de 2002, os Estados-membros apresentarão anualmente à Comissão, até 30 de Junho, o resumo relativo ao ano civil anterior.

Artigo 9º

Processo de revisão

1. A Comissão apresentará periodicamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pela primeira vez o mais tardar 12 meses a contar da data de adopção da presente directiva e nunca depois de 31 de Dezembro de 1999, em função da avaliação efectuada nos termos do artigo 3º da Directiva 98/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/220/CEE do Conselho ⁽¹⁾, uma proposta de revisão da presente directiva, que fará parte integrante da estratégia concebida para produzir efeitos no sentido de satisfazer os requisitos comunitários das normas de qualidade do ar e objectivos conexos.

2. A proposta incluirá especificações ambientais que complementarão as especificações obrigatórias previstas no anexo III para a gasolina e no anexo IV para os combustíveis para motores *diesel* com base, nomeadamente, em conhecimentos adquiridos em matéria dos requisitos para a redução das emissões relacionadas com a qualidade do ar, do bom funcionamento das novas tecnologias para a redução da poluição e da evolução do mercado internacional dos combustíveis.

3. Para além do disposto nos nºs 1 e 2, a Comissão pode apresentar, nomeadamente:

- propostas que tomem em consideração a situação específica das frotas cativas e a necessidade de propor níveis de especificação relativos aos combustíveis especiais por elas utilizados;

- propostas que estabeleçam os níveis de especificação aplicáveis ao GPL, ao gás natural e aos biocarburantes.

Artigo 10º

Processo de adaptação ao progresso técnico

Quaisquer alterações necessárias para adaptar os métodos de medição definidos na coluna «Ensaio» dos anexos I, II, III e IV da presente directiva, para ter em conta o progresso técnico, serão adoptadas pela Comissão, assistida pelo comité criado nos termos do artigo 12º da Directiva 96/62/CE ⁽¹⁾ e segundo o artigo 11º da presente directiva.

Esta adaptação não poderá conduzir a quaisquer alterações directas ou indirectas dos valores-limite fixados na presente directiva ou qualquer alteração nas datas da sua aplicação.

Artigo 11º

Processo de comité

1. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité previsto no artigo 10º um projecto das 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. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no artigo atrás referido. O presidente não participa na votação.

2. A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.

Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Se, no termo de um prazo de três meses a contar da data em que o assunto foi submetido à apreciação do Conselho, este último ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

⁽¹⁾ Ver página 1 do presente Jornal Oficial.

⁽¹⁾ JO L 296 de 21.11.1996, p. 55.

*Artigo 12º***Revogação e alteração das directivas relacionadas com a qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel**

1. As Directivas 85/210/CEE, 85/536/CEE e 87/441/CEE são revogadas com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2000.
2. A Directiva 93/12/CEE é alterada com a revogação da alínea b) do nº 1 do artigo 1º e do nº 1 do artigo 2º com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2000.

*Artigo 13º***Transposição para o direito interno**

1. Os Estados-membros adoptarão e publicarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 1 de Julho de 1999. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Janeiro de 2000.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão os textos das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

*Artigo 14º***Áustria**

O artigo 7º da Directiva 85/210/CEE, relativo ao conteúdo de benzeno na gasolina referido no respectivo artigo 4º, não é aplicável à Áustria até 1 de Janeiro de 2000.

*Artigo 15º***Entrada em vigor da directiva**

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

*Artigo 16º***Destinatários**

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 13 de Outubro de 1998.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

J. M. GIL-ROBLES

Pelo Conselho

O Presidente

C. EINEM

ANEXO I

ESPECIFICAÇÕES AMBIENTAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS DE MERCADO A UTILIZAR NOS VEÍCULOS EQUIPADOS COM MOTORES DE IGNIÇÃO COMANDADA

Tipo: Gasolina

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Ensaio	
		Mínimo	Máximo	Método	Data de publicação
RON		95	—	EN 25164	1993
MON		85	—	EN 25163	1993
Pressão de vapor (método Reid)					
— período de Verão ⁽²⁾	kPa	—	60,0	EN 12	1993
Destilação:					
— evaporada a 100 °C	% v/v	46,0	—	EN-ISO 3405	1988
— evaporada a 150 °C		75,0	—		
Análise de hidrocarbonetos:					
— olefinas	% v/v	—	18,0 ⁽³⁾	ASTM D1319	1995
— aromáticos		—	42,0	ASTM D1319	1995
— benzeno		—	1,0	pr. EN 12177	1995 (*)
Teor de oxigénio	% m/m	—	2,7	EN 1601	1996
Compostos oxigenados:					
— Metanol, devem ser adicionados agentes estabilizadores	% v/v	—	3	EN 1601	1996
— Etanol, podem ser necessários agentes estabilizadores	% v/v	—	5	EN 1601	1996
— Álcool isopropílico	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Álcool terbutílico	% v/v	—	7	EN 1601	1996
— Álcool isobutílico	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Éteres com 5 ou mais átomos de carbono por molécula	% v/v	—	15	EN 1601	1996
Outros compostos oxigenados ⁽⁴⁾	% v/v	—	10	EN 1601	1996
Teor de enxofre	mg/kg	—	150	pr. EN-ISO/ /DIS 14596	1996 (*)
Teor de chumbo	g/l	—	0,005	EN 237	1996

(*) O mês de publicação será comunicado posteriormente.

⁽¹⁾ Os valores indicados na especificação são «valores reais». Para fixar os seus valores-limite, aplicam-se os termos da norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test» e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima de zero (R = reprodutibilidade). Os resultados das medições individuais serão interpretados com base nos critérios constantes da norma ISO 4259 (publicada em 1995).

⁽²⁾ O período de Verão começará, o mais tardar, a 1 de Maio e não terminará antes de 30 de Setembro. Nos Estados-membros com condições árticas, o período de Verão terá início, o mais tardar, a 1 de Junho e não terminará antes de 31 de Agosto e a RVP será limitada a 70 kPa.

⁽³⁾ Excepto para a gasolina sem chumbo «regular» (índice mínimo de octanas motor de 81 e número mínimo de octanas teórico de 91), para a qual o teor máximo de olefinas é de 21 % v/v. Estes limites não impedirão a comercialização num Estado-membro de outra gasolina sem chumbo com valores de octanas inferiores aos que constam deste anexo.

⁽⁴⁾ Outros mono-álcoois e éteres com um ponto de destilação final inferior ao ponto de destilação final determinado nas especificações nacionais ou caso estas não existam, nas especificações industriais dos combustíveis para motores.

ANEXO II

ESPECIFICAÇÕES AMBIENTAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS DE MERCADO A UTILIZAR NOS VEÍCULOS E MÁQUINAS MÓVEIS NÃO RODOVIÁRIAS EQUIPADOS COM MOTORES DE IGNIÇÃO POR COMPRESSÃO

Tipo: Combustível para motores diesel

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Ensaio	
		Mínimo	Máximo	Método	Data de publicação
Índice de cetano		51,0	—	EN-ISO 5165	1992
Densidade a 15 °C	kg/m ³	—	845	EN-ISO 3675	1995
Destilação: ponto de 95 %	°C	—	360	EN-ISO 3405	1988
Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos	% m/m	—	11,0	IP391	1995
Teor de enxofre	mg/kg	—	350	pr. EN-ISO/ /DIS 14596	1996 (*)

(*) O mês de publicação será comunicado posteriormente.

⁽¹⁾ Os valores indicados na especificação são «valores reais». Para fixar os seus valores-limite, aplicam-se os termos da norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test» e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima de zero (R = reprodutibilidade). Os resultados das medições individuais serão interpretados com base nos critérios constantes da norma ISO 4259 (publicada em 1995).

ANEXO III

**ESPECIFICAÇÕES AMBIENTAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS DE MERCADO A UTILIZAR
NOS VEÍCULOS EQUIPADOS COM MOTORES DE IGNIÇÃO COMANDADA**

Tipo: Gasolina

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Ensaio	
		Mínimo	Máximo	Método	Data de publicação
RON	kPa	95		EN 25164	1993
MON		85		EN 25163	1993
Pressão de vapor (método Reid), período de Verão		—			
Destilação:	% v/v				
— evaporada a 100 °C		—	—		
— evaporada a 150 °C		—	—		
Análise de hidrocarbonetos:	% v/v				
— olefinas		—			
— aromáticos		—	35,0	ASTM D1319	1995
— benzeno		—			
Teor de oxigénio	% m/m	—			
Teor de enxofre	mg/kg	—	50	pr. EN-ISO/ /DIS 14596	1996 (*)
Teor de chumbo	g/l	—			

(*) O mês de publicação será comunicado posteriormente.

⁽¹⁾ Os valores indicados na especificação são «valores reais». Para fixar os seus valores-limite, aplicam-se os termos da norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test» e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima de zero (R = reprodutibilidade). Os resultados das medições individuais serão interpretados com base nos critérios constantes da norma ISO 4259 (publicada em 1995).