

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

- **B** **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
(JO L 350 de 28.12.1998, p. 58)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Directiva 2000/71/CE da Comissão de 7 de Novembro de 2000	L 287	46	14.11.2000
► <u>M2</u>	► <u>C1</u> Directiva 2003/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de Março de 2003 ◀	L 76	10	22.3.2003
► <u>M3</u>	Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Setembro de 2003	L 284	1	31.10.2003

Rectificada por:

- **C1** Rectificação, JO L 185 de 24.7.2003, p. 61 (2003/17/CE)



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,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

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

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

- (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 3.ºB do Tratado CE, parece, portanto, ser necessário aproximar as legislações neste domínio;
- (2) Considerando que o n.º 3 do artigo 100.ºA do Tratado CE prevê que, nas propostas destinadas ao estabelecimento e funcionamento do mercado interno e, nomeadamente, relativas à protecção da saúde e do ambiente, a Comissão se baseie num nível de protecção elevado;
- (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;
- (4) Considerando que, apesar da crescente severidade dos valores-limite das emissões dos veículos estabelecidos pelas Directivas 70/220/CEE ⁽⁴⁾ e 88/77/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;
- (5) Considerando que o artigo 4.º da Directiva 94/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾ introduziu uma nova abordagem quanto à redução das emissões a aplicar a partir do

⁽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.

▼B

- 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;
- (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;
 - (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 n.º 4 do artigo 8.º, 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 facilitar a introdução de combustíveis mais desenvolvidos;

⁽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).

▼B

- (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 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

⁽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).

▼B

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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾ 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 ⁽³⁾;
- (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 ⁽⁴⁾,

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).

▼M2

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 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 e 2710 11 59 ⁽⁵⁾.
2. «Combustível para motores de ignição por compressão», os gasóleos abrangidos pelo código NC 2710 19 41 ⁽⁵⁾, e utilizados para a propulsão dos veículos a que se referem as Directivas 70/220/CEE e 88/77/CEE.
3. «Gasóleos para máquinas móveis não-rodoviárias e tractores agrícolas e florestais», líquidos derivados do petróleo, abrangidos pelos códigos NC 2710 19 41 e 2710 19 45 ⁽⁵⁾, destinados aos motores referidos nas Directivas 97/68/CE ⁽⁶⁾ e 2000/25/CE ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ JO L 96 de 3.4.1985, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1994.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ JO L 74 de 27.3.1993, p. 81.

⁽⁴⁾ JO C 102 de 4.4.1996, p. 1.

⁽⁵⁾ Códigos NC na redacção que lhes foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2031/2001 da Comissão (JO L 279 de 23.7.2001, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 59 de 27.2.1998, p. 1. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/63/CE da Comissão (JO L 227 de 23.8.2001, p. 41).

⁽⁷⁾ JO L 173 de 12.7.2000, p. 1.

▼ M2

4. «Regiões ultraperiféricas», França, no que se refere aos departamentos franceses ultramarinos, Portugal, no que se refere aos Açores e à Madeira, e Espanha no que se refere às Ilhas Canárias.

Para os Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, o ponto de destilação máximo de 65 % a 250 °C para combustíveis para motores de ignição por compressão e gasóleos pode ser substituído por um ponto de destilação máximo de 10 % (vol/vol) a 180 °C.

▼ B*Artigo 3.º***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;

▼ M2

- d) Sem prejuízo do disposto na alínea c), os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, oportunamente e, o mais tardar, até 1 de Janeiro de 2005, seja comercializada no seu território gasolina sem chumbo com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg. Os Estados-Membros assegurarão que essa gasolina seja disponibilizada numa base geográfica devidamente equilibrada e, em todos os restantes aspectos, cumpra as especificações constantes do anexo III.

Todavia, em relação às «regiões ultraperiféricas», os Estados-Membros podem estabelecer disposições específicas para a introdução de gasolina com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg. Os Estados-Membros que façam uso desta disposição devem informar devidamente a Comissão. A Comissão deve elaborar orientações indicando aquilo que, para efeitos da presente alínea, constitui uma disponibilização numa base geográfica devidamente equilibrada;

- e) Até 1 de Janeiro de 2009, o mais tardar, os Estados-Membros devem garantir que a gasolina sem chumbo só possa ser comercializada no seu território se cumprir as especificações ambientais constantes do anexo III, com excepção do teor de enxofre, que deve ser, no máximo, de 10 mg/kg.

▼ B

3. Em derrogação do n.º 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.

▼B

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 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 n.º 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 n.ºs 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 n.º 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 n.º 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 4.º***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;

▼M2

- d) Sem prejuízo do disposto na alínea c), os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que, oportunamente e, o mais tardar, até 1 de Janeiro de 2005, seja comercializado no seu território combustível para motores de ignição por compressão com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg. Os Estados-Membros asseguram que esse combustível para motores de ignição por compressão seja disponibilizado numa base geográfica devidamente equilibrada e, em todos os restantes aspectos, cumpra as especificações constantes do anexo IV;

Todavia, em relação às «regiões ultraperiféricas», os Estados-Membros podem estabelecer disposições específicas para a introdução de combustível para motores de ignição por compressão com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg. Os Estados-Membros que façam uso desta disposição deverão informar devidamente a Comissão;

- e) Sob reserva do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 9.º, os Estados-Membros garantem, até 1 de Janeiro de 2009, o mais

▼M2

tardar, que o combustível para motores de ignição por compressão só possa ser comercializado no seu território se cumprir as especificações ambientais constantes do anexo IV, com excepção do teor de enxofre, que deve ser no máximo 10 mg/kg.

▼B

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 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 n.º 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 n.ºs 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.

▼M2

5. Os Estados-Membros asseguram que os gasóleos comercializados no seu território e destinados a utilização em máquinas móveis não-rodoviárias e tractores agrícolas e florestais contenham menos de 2 000 mg/kg de enxofre. Até 1 de Janeiro de 2008, o mais tardar, o teor máximo autorizado de enxofre nos gasóleos destinados a utilização em máquinas móveis não-rodoviárias e tractores agrícolas e florestais será de 1 000 mg/kg. Os Estados-Membros podem, todavia, impor um limite inferior ou um teor de enxofre idêntico ao estipulado na presente directiva relativamente aos combustíveis para motores de ignição por compressão.

▼B*Artigo 5.º***Livre circulação**

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

*Artigo 6.º***Comercialização de combustíveis com especificações ambientais mais rigorosas****▼M2**

1. Em derrogação dos artigos 3.º, 4.º e 5.º, e nos termos do n.º 10 do artigo 95.º do Tratado, os Estados-Membros podem tomar medidas para exigir que, em zonas específicas dentro do seu território, 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 ecológica ou ambientalmente sensível de um Estado-Membro, se a poluição atmosférica ou das águas subterrâneas

▼ M2

constituir, ou se se puder razoavelmente esperar que constitua, um problema sério e recorrente para a saúde humana ou o ambiente.

▼ B

2. Um Estado-membro que deseje utilizar a derrogação prevista no n.º 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.

▼ M2

3. Os Estados-Membros em questão fornecem à Comissão os dados ambientais relevantes relativos à aglomeração ou zona em causa, bem como a previsão dos efeitos das medidas propostas no ambiente.

▼ B

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-á aos Estados-membros e informará simultaneamente o Parlamento Europeu e o Conselho.

▼ M2▼ B

Artigo 7.º

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 3.º e 4.º, 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.

▼ M2

Artigo 8.º

Controlo do cumprimento e relatórios

1. Os Estados-Membros controlam o cumprimento dos requisitos dos artigos 3.º e 4.º, relativamente à gasolina e ao combustível para motores de ignição por compressão, com base nos métodos analíticos referidos nas normas europeias EN 228:1999 e EN 590:1999, respectivamente.

2. Os Estados-Membros estabelecem um sistema de controlo da qualidade dos combustíveis, de acordo com os requisitos da norma europeia aplicável. Pode ser autorizado o recurso a um sistema alternativo, desde que essa garanta resultados que ofereçam uma confiança equivalente.

▼ **M2**

3. Anualmente, até 30 de Junho, os Estados-Membros devem apresentar um relatório sobre os dados nacionais relativos à qualidade dos combustíveis no precedente ano civil. O primeiro relatório deve ser apresentado até 30 de Junho de 2002. A partir de 1 de Janeiro de 2004, o formato do relatório deve cumprir o disposto na Norma Europeia aplicável. Complementarmente, os Estados-Membros comunicam os volumes totais de gasolina e de combustível para motores de ignição por compressão comercializados no seu território e os volumes comercializados de gasolina sem chumbo e de combustível para motores de ignição por compressão com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg de enxofre. Os Estados-Membros comunicam ainda, anualmente, a disponibilidade, numa base geográfica devidamente equilibrada, de gasolina e combustível para motores de ignição por compressão com um teor máximo de 10 mg/kg de enxofre para comercialização, nos seus territórios.

4. A Comissão garante que as informações apresentadas nos termos do n.º 3 sejam disponibilizadas prontamente através dos meios adequados. A Comissão publica anualmente e, pela primeira vez, até 31 de Dezembro de 2003, um relatório sobre a qualidade dos combustíveis existentes nos vários Estados-Membros e sobre a cobertura geográfica dos combustíveis com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg, a fim de se ter uma panorâmica dos dados relativos à qualidade dos combustíveis nos vários Estados-Membros.

*Artigo 9.º***Processo de revisão**

1. Até 31 de Dezembro de 2005, o mais tardar, a Comissão deve efectuar uma revisão das especificações dos anexos III e IV relativas aos combustíveis, à excepção do parâmetro relativo ao teor de enxofre, devendo propor alterações, quando se justifique e no respeito da legislação comunitária vigente e futura em matéria de emissões dos veículos automóveis e de qualidade do ar e objectivos conexos. Em especial, a Comissão analisa:

- a) A necessidade de alterar a data-limite de introdução plena do combustível para motores de ignição por compressão com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg, visando assegurar que não haja um acréscimo global nas emissões de gases com efeito de estufa; esta análise terá em conta o avanço das tecnologias de refinação, o esperado aperfeiçoamento dos veículos em termos de economia de combustível e o ritmo a que as novas tecnologias de baixo consumo de combustível forem sendo introduzidas no parque automóvel;
- b) As implicações da nova legislação comunitária que impõe normas de qualidade do ar relativamente a substâncias como os hidrocarbonetos aromáticos policíclicos;
- c) O resultado da revisão a que se refere o artigo 10.º da Directiva 1999/30/CE do Conselho, de 22 de Abril de 1999, relativa a valores-limite para o dióxido de enxofre, o dióxido de azoto, os óxidos de azoto, as partículas em suspensão e o chumbo no ar ambiente ⁽¹⁾;
- d) O resultado da revisão dos diversos compromissos dos fabricantes de automóveis japoneses ⁽²⁾, coreanos ⁽³⁾ e europeus ⁽⁴⁾, com vista a reduzir o consumo de combustível e as emissões de dióxido de carbono nos novos automóveis de passageiros, à luz das alterações da qualidade dos combustíveis introduzidas pela presente directiva e no sentido da concretização do objectivo comunitário de emissões de 120 g/km de CO₂ em média por veículo;
- e) O resultado da revisão imposta pelo artigo 7.º da Directiva 1999/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Dezembro de

⁽¹⁾ JO L 163 de 29.6.1999, p. 41. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2001/744/CE da Comissão (JO L 278 de 23.10.2001, p. 35).

⁽²⁾ JO L 100 de 20.4.2000, p. 57.

⁽³⁾ JO L 100 de 20.4.2000, p. 55.

⁽⁴⁾ JO L 40 de 13.2.1999, p. 49.

▼M2

1999, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão utilizados em veículos e a emissão de gases poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículos e que altera a Directiva 88/77/CEE do Conselho ⁽¹⁾, e a confirmação da norma obrigatória em matéria de emissões de NO_x pelos motores de veículos pesados;

- f) A eficácia das novas tecnologias de combate à poluição e o impacto dos aditivos metálicos e de outros aspectos relevantes sobre o seu desempenho, bem como a evolução dos mercados internacionais de combustíveis;
- g) A necessidade de incentivar a introdução de combustíveis alternativos, nomeadamente biocombustíveis, bem como a necessidade de alterar outros parâmetros das especificações relativas aos combustíveis, tanto no caso dos combustíveis convencionais como dos alternativos, por exemplo as modificações dos limites máximos de volatilidade das gasolinas mencionados na presente directiva necessárias à sua aplicação às misturas de bioetanol com gasolina e qualquer modificação ulterior necessária à EN 228:1999.

2. Ao considerar a sua proposta para a fase seguinte das normas de emissão para os motores de ignição por compressão em aplicações não rodoviárias, a Comissão estabelece paralelamente a qualidade do combustível requerida. Para tanto, a Comissão deve tomar em consideração a importância das normas de emissão deste sector, os benefícios ambientais e sanitários globais, as implicações para os Estados-Membros da distribuição de combustíveis e os custos e benefícios de um nível de enxofre mais restritivo do que o actualmente requerido para os combustíveis utilizados nos motores de ignição por compressão em aplicações não rodoviárias, e deve, por conseguinte, alinhar os requisitos relevantes de qualidade do combustível utilizado nas aplicações não rodoviárias pelos do sector rodoviário, até uma data determinada, actualmente prevista para 1 de Janeiro de 2009, a confirmar ou alterar por ocasião da revisão da Comissão em 2005.

3. Para além do disposto nos n.ºs 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 ela utilizados,
- propostas que estabeleçam os níveis de especificação aplicáveis ao gás de petróleo liquefeito, ao gás natural e aos biocombustíveis.

*Artigo 9.ºA***Sanções**

Os Estados-Membros devem determinar as sanções aplicáveis às violações das disposições nacionais adoptadas em execução da presente directiva. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

▼B*Artigo 10.º***Processo de adaptação ao progresso técnico****▼M2**

1. Os métodos de medição a aplicar relativamente aos parâmetros especificados nos anexos I e III são os métodos analíticos constantes da norma europeia EN 228:1999. Os métodos de medição a aplicar relativamente aos parâmetros especificados nos anexos II e IV são os métodos analíticos constantes da norma europeia EN 590:1999. Os Estados-Membros podem, em substituição das normas EN 228:2000

⁽¹⁾ JO L 44 de 16.2.2000, p. 1.

▼B

Artigo 15.º

Entrada em vigor da directiva

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

Artigo 16.º

Destinatários

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.



ANEXO I

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

Parâmetro ⁽¹⁾	Unidade	Limites ⁽²⁾	
		Mínimo	Máximo
Índice de octano teórico		95 ⁽³⁾	—
Índice de octano-motor		85	—
Pressão de vapor, período de Verão ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Destilação:			
— percentagem evaporada a 100 °C	% v/v	46,0	—
— percentagem evaporada a 150 °C	% v/v	75,0	—
Análise de hidrocarbonetos:			
— olefinas	% v/v	—	18,0 ⁽⁶⁾
— aromáticos	% v/v	—	42,0
— benzeno	% v/v	—	1,0
Teor de oxigénio	% m/m	—	2,7
Compostos oxigenados			
— metanol (devem ser adicionados agentes estabilizadores)	% v/v	—	3
— etanol (podem ser necessários agentes estabilizadores)	% v/v	—	5
— álcool isopropílico	% v/v	—	10
— álcool terbutílico	% v/v	—	7
— álcool isobutílico	% v/v	—	10
— éteres com cinco ou mais átomos de carbono por molécula	% v/v	—	15
— outros compostos oxigenados ⁽⁷⁾	% v/v	—	10
Teor de enxofre	mg/kg	—	150
Teor de chumbo	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Os métodos de ensaio são os especificados na norma EN 228: 1999. Os Estados-Membros podem, em substituição da norma EN 228: 1999, adoptar outros métodos analíticos que considerem adequados desde que estes possam comprovadamente conferir pelo menos a mesma exactidão e o mesmo nível de precisão que os métodos analíticos substituídos.

⁽²⁾ Os valores apresentados na especificação são «valores verdadeiros». Para fixar os seus valores-limite, aplicaram-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 2 R acima de zero (R = reprodutibilidade). Os resultados das medições individuais são interpretados com base nos critérios constantes da norma ISO 4259 (publicada em 1995).

⁽³⁾ A gasolina normal sem chumbo pode ser comercializada com um índice mínimo de octano-motor (MON) de 81 e um índice mínimo de octano teórico (RON) de 91.

⁽⁴⁾ O período de Verão inicia-se, o mais tardar, em 1 de Maio e prolonga-se, pelo menos, até 30 de Setembro. Nos Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, o período de Verão inicia-se, o mais tardar, em 1 de Junho e prolonga-se, pelo menos, até 31 de Agosto.

⁽⁵⁾ Nos Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, a pressão do vapor não deve exceder 70 kPa durante o período de Verão.

⁽⁶⁾ A gasolina normal sem chumbo pode ser comercializada com um teor máximo de olefinas de 21% v/v.

⁽⁷⁾ Outros mono-álcoois e éteres com ponto de ebulição final não superior ao estabelecido na norma EN 228: 1999.

▼ **M2**

ANEXO II

ESPECIFICAÇÕES AMBIENTAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS DE MERCADO A UTILIZAR NOS VEÍCULOS EQUIPADOS COM MOTORES DE IGNIÇÃO POR COMPRESSÃO*Tipo: Combustível para motores de ignição por compressão*

Parâmetro ⁽¹⁾	Unidade	Limites ⁽²⁾	
		Mínimo	Máximo
Índice de cetano		51,0	—
Densidade a 15 °C	kg/m ³	—	845
Destilação: — 95 % (v/v) recuperados a	°C	—	360
Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos	% m/m	—	11
Teor de enxofre	mg/kg	—	350

(¹) Os métodos de ensaio são os especificados na norma EN 590: 1999. Os Estados-Membros podem, em substituição da norma EN 590: 1999, adoptar outros métodos analíticos que considerem adequados desde que estes possam comprovadamente conferir pelo menos a mesma exactidão e o mesmo nível de precisão que os métodos analíticos substituídos.

(²) Os valores apresentados na especificação são «valores verdadeiros». Para fixar os seus valores-limite, aplicaram-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 2 R acima de zero (R = reprodutibilidade). Os resultados das medições individuais serão interpretados com base nos critérios constantes da norma ISO 4259 (publicada em 1995).

▼ M2

ANEXO III

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

Tipo: Gasolina

Parâmetro ⁽¹⁾	Unidade	Limites ⁽²⁾	
		Mínimo	Máximo
Índice de octano teórico		95 ⁽³⁾	—
Índice de octano-motor		85	—
Pressão de vapor, período de Verão ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Destilação:			
— percentagem evaporada a 100 °C	% v/v	46,0	—
— percentagem evaporada a 150 °C	% v/v	75,0	—
Análise de hidrocarbonetos:			
— olefinas	% v/v	—	18,0
— aromáticos	% v/v	—	35,0
— benzeno	% v/v	—	1,0
Teor de oxigénio	% m/m	—	2,7
Compostos oxigenados			
— metanol (devem ser adicionados agentes estabilizadores)	% v/v	—	3
— etanol (podem ser necessários agentes estabilizadores)	% v/v	—	5
— álcool isopropílico	% v/v	—	10
— álcool terbutílico	% v/v	—	7
— álcool isobutílico	% v/v	—	10
— éteres com cinco ou mais átomos de carbono por molécula	% v/v	—	15
— outros compostos oxigenados ⁽⁶⁾	% v/v	—	10
Teor de enxofre	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽⁷⁾
Teor de chumbo	g/l	—	0,005

(1) Os métodos de ensaio são os especificados na norma EN 228: 1999. Os Estados-Membros podem, em substituição da norma EN 228: 1999, adoptar outros métodos analíticos que considerem adequados desde que estes possam comprovadamente conferir pelo menos a mesma exactidão e o mesmo nível de precisão que os métodos analíticos substituídos.

(2) Os valores apresentados na especificação são «valores verdadeiros». Para fixar os seus valores-limite, aplicaram-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 2 R acima de zero (R = reprodutibilidade). Os resultados das medições individuais são interpretados com base nos critérios constantes da norma ISO 4259 (publicada em 1995).

(3) Os Estados-Membros podem decidir continuar a autorizar a comercialização de gasolina normal sem chumbo com um índice mínimo de octano-motor (MON) de 81 e um índice mínimo de octano teórico (RON) de 91.

(4) O período de Verão inicia-se, o mais tardar, em 1 de Maio e prolonga-se, pelo menos, até 30 de Setembro. Nos Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, o período de Verão inicia-se, o mais tardar, em 1 de Junho e prolonga-se, pelo menos, até 31 de Agosto.

(5) Nos Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, a pressão do vapor não deve exceder 70 kPa durante o período de Verão.

(6) Outros mono-álcoois e éteres com ponto de ebulição final não superior ao estabelecido na norma EN 228: 1999.

(7) Nos termos do n.º 2 do artigo 3.º, até 1 de Janeiro de 2005, deve ser comercializada e disponibilizada no território dos Estados-Membros, numa base geográfica apropriada, gasolina sem chumbo com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg. Até 1 de Janeiro de 2009, toda a gasolina sem chumbo comercializada no território dos Estados-Membros deve ter um teor máximo de enxofre 10 mg/kg.

▼ **M2**

ANEXO IV

ESPECIFICAÇÕES AMBIENTAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS DE MERCADO A UTILIZAR NOS VEÍCULOS EQUIPADOS COM MOTORES DE IGNIÇÃO POR COMPRESSÃO*Tipo: Combustível para motores de ignição por compressão*

Parâmetro ⁽¹⁾	Unidade	Limites ⁽²⁾	
		Mínimo	Máximo
Índice de cetano		51,0	—
Densidade a 15 °C	kg/m ³	—	845
Destilação: — 95 % (v/v) recuperados a	°C	—	360
Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos	% m/m	—	11
Teor de enxofre	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽³⁾

⁽¹⁾ Os métodos de ensaio são os especificados na norma EN 590: 1999. Os Estados-Membros podem, em substituição da norma EN 590:1999, adoptar outros métodos analíticos que considerem adequados desde que estes possam comprovadamente conferir pelo menos a mesma exactidão e o mesmo nível de precisão que os métodos analíticos substituídos.

⁽²⁾ Os valores apresentados na especificação são «valores verdadeiros». Para fixar os seus valores-limite, aplicaram-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 2 R acima de zero (R = reprodutibilidade). Os resultados das medições individuais serão interpretados com base nos critérios constantes da norma ISO 4259 (publicada em 1995).

⁽³⁾ Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2005, deve ser comercializado e disponibilizado no território dos Estados-Membros, numa base geográfica apropriada, combustível para motores de ignição por compressão com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg. Sem prejuízo da revisão referida no n.º 1 do artigo 9.º, até 1 de Janeiro de 2009, todo o combustível para motores de ignição por compressão comercializado no território dos Estados-Membros deve ter um teor máximo de enxofre inferior a 10 mg/kg.