

**DIRETTIVA 2003/17/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 3 marzo 2003**

che modifica la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato dal Comitato di conciliazione il 20 gennaio 2003,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 98/70/CE ⁽⁴⁾ stabilisce le specifiche ambientali dei carburanti disponibili sul mercato.
- (2) L'articolo 95 del trattato prevede che le proposte della Commissione che hanno per oggetto l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno e che riguardano, tra l'altro, la salute e la protezione dell'ambiente si basino su un livello di protezione elevato e che il Parlamento europeo e il Consiglio cerchino di conseguire tale obiettivo.
- (3) È prevista una revisione della direttiva 98/70/CE per soddisfare i requisiti delle norme comunitarie in materia di qualità dell'aria e i corrispondenti obiettivi, nonché per incorporarvi nuove specifiche complementari alle specifiche obbligatorie già stabilite dagli allegati III e IV della direttiva stessa.
- (4) La riduzione del tenore di zolfo della benzina e del combustibile diesel è considerato un elemento utile per il raggiungimento dei suddetti obiettivi.
- (5) Gli effetti negativi dello zolfo contenuto nella benzina e nel combustibile diesel sull'efficacia delle tecnologie di post-trattamento catalitico dei gas di scarico sono ampiamente documentati per i veicoli stradali e sempre più per quanto riguarda le macchine mobili non stradali.
- (6) Per conformarsi ai limiti di emissione imposti dalla direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore ⁽⁵⁾, e dalla direttiva 88/77/CEE del Consiglio, del

3 dicembre 1987, concernente il 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 dei 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 ⁽⁶⁾, i veicoli stradali si affidano sempre più spesso ai dispositivi catalitici di post-trattamento. Di conseguenza, una riduzione del tenore di zolfo della benzina e del combustibile diesel avrà probabilmente una maggiore incidenza sulle emissioni di scarico rispetto alla modifica di altri parametri dei carburanti.

- (7) L'introduzione di carburanti con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg migliorerà il rendimento energetico ottenibile grazie alle nuove tecnologie emergenti del settore automobilistico e dovrebbe essere esaminata per quanto riguarda le macchine mobili non stradali e il loro utilizzo sui veicoli in circolazione dovrebbe consentire una sostanziale diminuzione delle emissioni di inquinanti atmosferici tradizionali. Tali vantaggi compenseranno l'aumento delle emissioni di CO₂ dovuto alla produzione di benzina e combustibile diesel a tenore inferiore di zolfo.
- (8) È opportuno pertanto predisporre misure che garantiscano l'introduzione e la disponibilità di carburanti con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg. Al riguardo gli incentivi fiscali si sono rivelati efficaci strumenti per promuovere la pronta introduzione di carburanti di più alta qualità in funzione delle esigenze e delle priorità nazionali e per abbreviare il periodo transitorio durante il quale sono distribuite sul mercato due diverse qualità di carburanti. Il ricorso a misure fiscali all'opportuno livello nazionale o comunitario dovrebbe essere promosso e incoraggiato.
- (9) La diffusa disponibilità di carburanti con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg creerà i presupposti perché i costruttori automobilistici compiano ulteriori progressi significativi in termini di miglioramento del rendimento energetico dei nuovi veicoli. Il contributo potenziale apportato dai carburanti con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg al fine di conseguire l'obiettivo comunitario di 120 g/km per le emissioni medie di CO₂ del nuovo parco veicoli verrà valutato in occasione della revisione, nel 2003, degli impegni ambientali assunti dall'industria automobilistica.

⁽¹⁾ GU C 213 E del 31.7.2001, pag. 255.

⁽²⁾ GU C 36 dell'8.2.2002, pag. 115.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 29 novembre 2001 (GU C 153 E del 27.6.2002, pag. 253), posizione comune del Consiglio del 15 aprile 2002 (GU C 145 E del 18.6.2002, pag. 71) e decisione del Parlamento europeo del 26 settembre 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo del 30 gennaio 2003 e decisione del Consiglio del 6 febbraio 2003.

⁽⁴⁾ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/71/CE della Commissione (GU L 287 del 14.11.2000, pag. 46).

⁽⁵⁾ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/100/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 16 del 18.1.2002, pag. 32).

⁽⁶⁾ GU L 36 del 9.2.1988, pag. 33. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/27/CE della Commissione (GU L 107 del 18.4.2001, pag. 10).

- (10) È necessario garantire che a partire dal 1° gennaio 2005 siano disponibili, su una base geografica adeguatamente equilibrata, quantità sufficienti di benzina e combustibile diesel con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg, in modo da consentire la libera circolazione dei nuovi veicoli funzionanti con questo tipo di carburanti, provvedendo affinché le riduzioni nelle emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli siano superiori alle emissioni supplementari dovute alla produzione di tali carburanti.
- (11) È opportuno che il passaggio completo a benzina e combustibile diesel con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg sia previsto a partire dal 1° gennaio 2009 affinché i produttori di carburanti abbiano tempo a sufficienza per realizzare gli investimenti necessari per adattare i loro piani di produzione. Inoltre, il passaggio completo, dal 1° gennaio 2009, a benzina e combustibile diesel con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg produrrà una riduzione delle emissioni inquinanti tradizionali causate dal parco dei veicoli in circolazione ed un conseguente miglioramento della qualità dell'aria, garantendo nel contempo che non si verifichi un aumento complessivo delle emissioni di gas ad effetto serra. In questo contesto sarà necessario confermare la data in questione per quanto concerne il combustibile diesel entro il 31 dicembre 2005.
- (12) Allo scopo di proteggere la salute dell'uomo e/o l'ambiente in determinati agglomerati o in determinate zone critiche sotto il profilo ecologico o ambientale oggetto di particolari problemi in fatto di inquinamento, gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà, secondo una procedura stabilita nella presente direttiva, di imporre che i combustibili possono essere immessi sul mercato soltanto se sono conformi a specifiche ecologiche più rigorose, per quanto riguarda gli inquinanti potenzialmente pericolosi, di quelle previste dalla presente direttiva. 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⁾.
- (13) Le emissioni dei motori delle macchine mobili non stradali e dei trattori agricoli e forestali devono conformarsi alle limitazioni stabilite dalla direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali⁽²⁾, e dalla direttiva 2000/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2000, relativa a misure contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti da motori destinati alla propulsione dei trattori agricoli o forestali⁽³⁾. Il rispetto dei limiti di tali emissioni dipenderà sempre di più dalla qualità dei gasoli utilizzati per questi motori ed occorre pertanto inserire una definizione di tali carburanti nella direttiva 98/70/CE.
- (14) È opportuno istituire un sistema uniforme di controllo della qualità dei carburanti o sistemi nazionali che garantiscano risultati di affidabilità equivalente nonché sistemi di informazione al fine di valutare la loro conformità alle specifiche ecologiche obbligatorie in materia di carburanti.
- (15) Occorre definire una procedura di aggiornamento dei metodi di misurazione utilizzati per garantire la conformità dei carburanti alle specifiche obbligatorie in materia di qualità dei carburanti.
- (16) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 98/70/CE sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁽⁴⁾.
- (17) È opportuno prevedere una revisione delle disposizioni della direttiva 98/70/CE per tener conto della nuova legislazione comunitaria in materia di qualità dell'aria e dei corrispondenti obiettivi ambientali, quali la necessità di promuovere combustibili alternativi, compresi i biocombustibili, dello sviluppo di nuove tecnologie di riduzione dell'inquinamento e dell'impatto degli additivi metallici nonché di altri elementi pertinenti inerenti alle loro prestazioni, e per confermare o modificare la data della totale introduzione dei combustibili diesel con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg al fine di garantire che non si produca un aumento globale delle emissioni di gas a effetto serra.
- (18) È opportuno procedere ad una revisione completa dei combustibili alternativi, compresi i biocombustibili, che comporti l'esame della necessità di una legislazione specifica.
- (19) Gli Stati membri dovrebbero definire e garantire l'applicazione di un regime di sanzioni in caso di violazione delle disposizioni della direttiva 98/70/CE.
- (20) È opportuno pertanto modificare la direttiva 98/70/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 98/70/CE è modificata come segue:

- 1) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«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 (*);

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

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ GU L 173 del 12.7.2000, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- 2) "combustibile diesel": i gasoli specificati nel codice NC 2710 19 41 (*) 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 (*), destinato all'uso nei motori di cui alle direttive 97/68/CE (**) e 2000/25/CE (**);
- 4) "regioni ultraperiferiche": la Francia per quanto riguarda i dipartimenti francesi d'oltremare, il Portogallo per quanto riguarda le 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.

(*) 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).

(**) 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).

(***) GU L 173 del 12.7.2000, pag. 1.;

- 2) all'articolo 3, paragrafo 2, sono aggiunte le lettere seguenti:

«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.»;

- 3) all'articolo 4:

- a) al paragrafo 1 sono aggiunte le lettere seguenti:

«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) è aggiunto il seguente paragrafo:

«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.»;

- 4) all'articolo 6:

- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«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) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«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.»

c) i paragrafi 7 e 8 sono abrogati;

5) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«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.

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.»

6) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«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 (*);

d) i risultati della revisione dei vari impegni dei costruttori automobilistici giapponesi (**), coreani (***) ed europei (****) ai fini della riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni di biossido di carbonio dei nuovi veicoli per passeggeri alla luce delle modifiche delle 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 (*****), 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 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.

(*) 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).

(**) GU L 100 del 20.4.2000, pag. 57.

(***) GU L 100 del 20.4.2000, pag. 55.

(****) GU L 40 del 13.2.1999, pag. 49.

(*****) GU L 44 del 16.2.2000, pag. 1.»;

7) è inserito l'articolo seguente:

«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.»;

8) il primo comma dell'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«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 sostit-

tuzione 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.»;

9) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

Procedura del comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito a norma dell'articolo 12 della direttiva 96/62/CE (*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (**), tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui agli articoli 5 e 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

(*) GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55.

(**) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.»;

10) gli allegati da I a IV sono sostituiti dall'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Gli Stati membri applicano tali misure a decorrere dal 1° gennaio 2004.

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 di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 3 marzo 2003.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il Presidente

A.-A. TSOCHATZOPOULOS

ALLEGATO

«ALLEGATO I

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

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 ⁽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.

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 COMPRESSIONE

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.

ALLEGATO IV

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	—	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.»