Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **DIRECTIVA 98/70/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 13 de octubre de 1998

relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo

(DO L 350 de 28.12.1998, p. 58)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Directiva 2000/71/CE de la Comisión de 7 de noviembre de 2000	L 287	46	14.11.2000
►**M2**	Directiva 2003/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de marzo de 2003	L 76	10	22.3.2003
►**M3**	Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de septiembre de 2003	L 284	1	31.10.2003

Rectificada por:

►**C1** Rectificación, DO L 40 de 13.2.1999, p. 52 (98/70/CE)

▼B

DIRECTIVA 98/70/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 13 de octubre de 1998

relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 100 A,

Vista la propuesta de la Comisión ([1]),

Visto el Dictamen del Comité Económico y Social ([2]),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 B del Tratado ([3]), a la luz del texto conjunto aprobado el 29 de junio de 1998 por el Comité de conciliación,

(1) Considerando que la disparidad entre las disposiciones legales o administrativas adoptadas por los Estados miembros sobre las especificaciones de los combustibles convencionales y alternativos utilizados por los vehículos equipados con motores de encendido por chispa o diesel crean obstáculos a los intercambios en la Comunidad y pueden, por tanto, tener una incidencia directa en el establecimiento y funcionamiento del mercado interior, así como en la competitividad internacional de las industrias europeas del automóvil y del refino; que, de conformidad con las disposiciones del artículo 3 B del Tratado, conviene por consiguiente aproximar las legislaciones en este campo;

(2) Considerando que el apartado 3 del artículo 100 A del Tratado establece que las propuestas de la Comisión referentes al establecimiento y funcionamiento del mercado interior se deben basar, en lo que respecta entre otros a la salud y a la protección del medio ambiente, en un nivel de protección elevado;

(3) Considerando que los vehículos de motor emiten, a través de los gases de escape y por evaporación, cantidades significativas de contaminantes atmosféricos primarios, como óxidos de nitrógeno, hidrocarburos sin quemar, partículas, monóxido de carbono, benceno y otros gases de escape tóxicos que contribuyen a la formación de contaminantes secundarios como el ozono, que suponen un riesgo considerable para la salud humana y el medio ambiente, ya sea directa o indirectamente;

(4) Considerando que, a pesar de los valores límite de las emisiones de los vehículos cada vez más restrictivos establecidos por la Directiva 70/220/CEE del Consejo ([4]), y la Directiva 88/77/CEE del Consejo ([5]), son necesarias medidas adicionales de reducción de la contaminación atmosférica causada por los vehículos y otras fuentes para alcanzar un grado satisfactorio de calidad del aire;

([1]) DO C 77 de 11.3.1997, p. 1 y
DO C 209 de 10.7.1997, p. 25.

([2]) DO C 206 de 7.7.1997, p. 113.

([3]) Dictamen del Parlamento Europeo de 10 de abril de 1997 (DO C 132 de 28.4.1997, p. 170), Posición común del Consejo de 7 octubre de 1997 (DO C 351 de 19.11.1997, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 18 de febrero de 1998 (DO C 80 de 16.3.1998, p. 92). Decisión del Parlamento Europeo de 15 de septiembre de 1998 (DO C 313 de 12.10.1998) Decisión del Consejo de 17 de septiembre de 1998.

([4]) DO L 76 de 6.4.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (véase la página 1 del presente Diario Oficial).

([5]) DO L 36 de 9.2.1988, p. 33; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 96/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 40 de 17.2.1996, p. 1).

▼B

(5) Considerando que el artículo 4 de la Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [1] introduce un nuevo enfoque con respecto a las políticas de reducción de las emisiones de aquí a 2000 y más allá de esa fecha e insta a la Comisión a que examine en particular en qué medida las mejoras de la calidad de la gasolina y el gasóleo y otros combustibles pueden contribuir a reducir la contaminación atmosférica;

(6) Considerando que, además de una primera fase de especificaciones de los combustibles, que comenzará en 2000, se debe fijar una segunda fase, que entre en vigor en 2005, con el fin de permitir que la industria realice las inversiones necesarias para adaptar sus programas de producción;

(7) Considerando que ya existen en el mercado de la Comunidad Europea gasolinas y gasóleos de automoción que respetan los niveles de especificaciones establecidos en los anexos I, II, III y IV;

(8) Considerando que el programa Auto Oil, cuyos detalles figuran en la Comunicación de la Comisión sobre una estrategia futura para el control de las emisiones a la atmósfera del transporte por carretera, contribuye al establecimiento de una base científica, técnica y económica para recomendar la introducción a nivel comunitario de nuevas especificaciones con fines medioambientales para la gasolina y el gasóleo;

(9) Considerando que la introducción de especificaciones con fines medioambientales para la gasolina y el gasóleo constituye un elemento importante del conjunto de medidas europeas, nacionales, regionales y locales rentables que deben ser puestas en vigor, teniendo en cuenta los costes y los beneficios de cualquier medida;

(10) Considerando que la aplicación de un conjunto de medidas europeas, nacionales, regionales y locales para reducir las emisiones de los vehículos forma parte de la estrategia global de la Comisión para reducir, de modo equilibrado y cumpliendo los criterios de relación coste-beneficio, las emisiones atmosféricas de fuentes móviles y estacionarias;

(11) Considerando que es necesario obtener a corto plazo una reducción, en particular en las zonas urbanas, de las emisiones contaminantes de los vehículos, incluidos los contaminantes primarios como los hidrocarburos sin quemar y el monóxido de carbono, de los contaminantes secundarios como el ozono, de las emisiones tóxicas como el benceno y las emisiones de partículas; que la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos en las zonas urbanas puede alcanzarse inmediatamente en los vehículos de motor mediante modificaciones en la composición del combustible;

(12) Considerando que la incorporación de oxígeno y la reducción significativa de aromáticos, olefinas, benceno y azufre pueden permitir mejorar la calidad del combustible que se ha de alcanzar desde un punto de vista de la calidad del aire;

(13) Considerando que las disposiciones de la Directiva 92/81/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras del impuesto especial sobre los hidrocarburos [2], y en particular, el apartado 4 de su artículo 8, desincentivan y pueden impedir que los Estados miembros apliquen tratamientos diferenciados en materia de impuestos especiales con el fin de aumentar más rápidamente la calidad de los combustibles por encima de las especificaciones comunitarias al respecto;

---

[1] DO L 100 de 19.4.1994, p. 42.

[2] DO L 316 de 31.10.1992, p. 12; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/74/CE (DO L 365 de 31.12.1994, p. 46).

▼B

(14) Considerando que la utilización por parte de los Estados miembros de impuestos especiales diferenciados puede fomentar que se implanten combustibles más avanzados, con arreglo a las prioridades, la capacidad y los requisitos nacionales;

(15) Considerando que la Comisión ha presentado una propuesta de Directiva sobre productos energéticos; que dicha propuesta tiene por objeto, en particular, permitir a los Estados miembros utilizar más activamente los incentivos fiscales mediante una imposición especial diferenciada para facilitar la introducción de combustibles más avanzados;

(16) Considerando que, por regla general, faltan especificaciones para los combustibles que tengan por objeto reducir tanto las emisiones de escape como las producidas por evaporación;

(17) Considerando que la contaminación atmosférica por plomo resultante de la combustión de gasolina con plomo constituye un riesgo para la salud humana y para el medio ambiente; que constituye un gran avance que para 2000 prácticamente todos los vehículos de circulación por carretera con motor de gasolina podrán funcionar con gasolina sin plomo y que, por lo tanto, resulta adecuado restringir rigurosamente la comercialización de la gasolina con plomo;

(18) Considerando que la necesidad de reducir las emisiones de los vehículos y la disponibilidad de tecnologías de refino necesarias justifican el establecimiento de especificaciones con fines medioambientales para la comercialización del gasóleo y la gasolina sin plomo;

(19) Considerando que parece oportuno prever la disponibilidad de dos tipos de gasolina y de gasóleo de automoción, uno de los cuales sea un gasóleo de mayor calidad y el otro una gasolina de mayor calidad; que es conveniente que este gasóleo o esta gasolina de mayor calidad sustituya al gasóleo o a la gasolina de menor calidad en el mercado a más tardar en 2005; que, no obstante, deberían adoptarse las disposiciones necesarias para que dicha sustitución se retrase en el caso de que, en un Estado miembro, la aplicación en 2005 produzca graves dificultades en sus industrias a la hora de realizar las necesarias adaptaciones de las instalaciones industriales;

(20) Considerando que, para proteger la salud humana y el medio ambiente en zonas urbanas concretas o en zonas concretas ecológicamente sensibles en las que haya problemas especiales de calidad del aire, debería permitirse a los Estados miembros, según el procedimiento establecido en la presente Directiva, exigir que los combustibles puedan comercializarse únicamente si se ajustan a requisitos medioambientales más restrictivos que los establecidos en la presente Directiva; que este procedimiento es una excepción respecto del procedimiento de información establecido en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información ([1]);

(21) Considerando que, para garantizar el cumplimiento de las normas de calidad de los combustibles establecidas por la presente Directiva, los Estados miembros deben introducir sistemas de control; que dichos sistemas deben basarse en procedimientos comunes de muestreo y ensayo, y que la información recogida por los Estados miembros sobre la calidad de los combustibles debe comunicarse a la Comisión con arreglo a un modelo común;

([1]) DO L 204 de 21.7.1998, p. 37; Directiva modificada por la Directiva 98/48/CE (DO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

▼B

(22) Considerando que, basándose en una evaluación completa, la Comisión deberá presentar una propuesta que complemente las especificaciones obligatorias para la gasolina y el gasóleo citadas en los anexos III y IV aplicables a partir del 1 de enero de 2005; que las propuestas de la Comisión pueden también, cuando sea adecuado, establecer especificaciones con fines medioambientales para otros tipos de combustibles como el gas licuado de petróleo, el gas natural y los biocarburantes; que existen parques de vehículos cautivos (autobuses, taxis, vehículos comerciales, etc.) responsables de una buena parte de la contaminación urbana y que se beneficiarían de especificaciones distintas;

(23) Considerando que puede que sea deseable, a la luz de los progresos científicos y técnicos, desarrollar aún más los métodos de referencia para medir las especificaciones establecidas en la presente Directiva; que, a tal fin, deben adoptarse disposiciones necesarias para adaptar los anexos de la presente Directiva al progreso técnico;

(24) Considerando, por lo tanto, que conviene derogar la Directiva 85/210/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1985, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros referentes al contenido en plomo de la gasolina ([1]); la Directiva 85/536/CEE del Consejo, de 5 de diciembre 1985, relativa al ahorro de petróleo crudo que puede realizarse mediante la utilización de componentes de carburantes sustitutivos ([2]); y la letra b) del apartado 1 del artículo 1 y el apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 93/12/CEE del Consejo, de 23 de marzo de 1993, relativa al contenido de azufre de determinados combustibles líquidos ([3]);

(25) Considerando que las medidas transitorias para Austria mencionadas en el artículo 69 del Acta de adhesión de 1994 incluyen el artículo 7 de la Directiva 85/210/CEE y que la aplicación de esta medida transitoria debería prolongarse, por motivos concretos de protección del medio ambiente, hasta el 1 de enero de 2000;

(26) Considerando que el 20 de diciembre de 1994 se celebró un acuerdo acerca de un *modus vivendi* entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión relativo a las medidas de ejecución de los actos adoptados según el procedimiento establecido en el artículo 189 B del Tratado CE ([4]),

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

La presente Directiva establece, por motivos relacionados con la salud y el medio ambiente, especificaciones técnicas para los combustibles destinados a ser utilizados en vehículos equipados con un motor de encendido por chispa y con un motor diesel.

▼M2

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1) *gasolina*: cualquier aceite mineral volátil destinado a alimentar los motores de combustión interna de encendido por chispa para

([1]) DO L 96 de 3.4.1985, p. 25; Directiva cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.
([2]) DO L 334 de 12.12.1985, p. 20; Directiva modificada por la Directiva 87/441/CEE de la Comisión (DO L 238 de 21.8.1987, p. 40).
([3]) DO L 74 de 27.3.1993, p. 81.
([4]) DO C 102 de 4.4.1996, p. 1.

▼M2

propulsar vehículos, de los códigos NC 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 y 2710 11 59 (1);

2) *combustibles diesel*: los gasóleos comprendidos en el código NC 2710 19 41 (1) utilizados para la propulsión de vehículos automóviles contemplados en las Directivas 70/220/CEE y 88/77/CEE;

3) *gasóleos destinados a ser utilizados en máquinas móviles no de carretera y tractores agrícolas y forestales*: cualquier líquido derivado del petróleo clasificado en los códigos NC 2710 19 41 y 2710 19 45 (1) que se destine al uso en los motores a que hacen referencia las Directivas 97/68/CE (2) y 2000/25/CE (3);

4) *regiones ultraperiféricas*: Francia con respecto a los departamentos franceses de ultramar, Portugal con respecto a las Azores y Madeira y España con respecto a las Islas Canarias.

En el caso de Estados miembros que registren condiciones árticas o inviernos rigurosos, el punto máximo de destilación del 65 % a 250 ºC para los combustibles diesel y los gasóleos podrá ser sustituido por un punto máximo de destilación del 10 % (vol/vol) a 180 ºC.

▼B

Artículo 3

Gasolina

1. No más tarde del 1 de enero de 2000, los Estados miembros prohibirán la comercialización de las gasolinas con plomo en su territorio.

2. a) Los Estados miembros garantizarán que, no más tarde del 1 de enero de 2000, en su territorio solamente puedan comercializarse las gasolinas sin plomo que cumplan las especificaciones relativas al medio ambiente establecidas en el anexo l.

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra a), los Estados miembros permitirán, a partir del 1 de enero de 2000, que se comercialicen en su territorio las gasolinas sin plomo que cumplan las especificaciones establecidas en el anexo III.

c) Los Estados miembros garantizarán asimismo que, no más tarde del 1 de enero de 2005, en su territorio solamente puedan comercializarse las gasolinas sin plomo que cumplan las especificaciones medioambientales establecidas en el anexo III.

▼M2

d) Sin perjuicio de las disposiciones de la letra c), los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que, a su debido tiempo y el 1 de enero de 2005 a más tardar, se comercialice en su territorio gasolina sin plomo con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg. Los Estados miembros velarán por que dicha gasolina sin plomo esté disponible atendiendo a una distribución geográfica adecuadamente equilibrada y de conformidad en todo lo demás con las especificaciones establecidas en el anexo III.

Sin embargo, los Estados miembros podrán arbitrar para las regiones ultraperiféricas disposiciones específicas para la introducción de la gasolina de un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg. Los Estados miembros que utilicen esta disposición informarán de ello a la Comisión. La Comisión desarrollará orientaciones para recomendar lo que, a los fines de la presente letra, constituye una distribución geográfica adecuadamente equilibrada.

e) A más tardar el 1 de enero de 2009, los Estados miembros garantizarán que únicamente pueda comercializarse en su territorio la

(1) Numeración de códigos NC del AAC modificados por el Reglamento (CE) nº 2031/2001 de la Comisión (DO L 279 de 23.10.2001, p. 1).
(2) DO L 59 de 27.2.1998, p. 1; Directiva modificada por la Directiva 2001/63/CE de la Comisión (DO L 227 de 23.8.2001, p. 41).
(3) DO L 173 de 12.7.2000, p. 1.

▼M2

gasolina sin plomo que cumpla la especificación medioambiental establecida en el anexo III, excepto en lo relativo al contenido de azufre, que será de un máximo de 10 mg/kg.

▼B

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un Estado miembro podrá estar autorizado, previa solicitud a la Comisión presentada no más tarde del 31 de agosto de 1999, para continuar permitiendo, hasta el 1 de enero de 2005 la comercialización de gasolina con plomo si puede demostrar que la prohibición implicaría graves dificultades socioeconómicas o que, globalmente, no tendría consecuencias benéficas para el medio ambiente o la salud debido, entre otras cosas, a la situación climática de dicho Estado miembro.

El contenido en plomo de la gasolina con plomo no superará 0,15 g/l y el contenido de benceno se ajustará a los requisitos del anexo I. Los demás valores de las especificaciones podrán permanecer sin cambios en comparación con la presente situación.

4 No obstante lo dispuesto en el apartado 2, un Estado miembro podrá ser autorizado, previa solicitud a la Comisión presentada no más tarde del 31 de agosto de 1999, a continuar permitiendo la comercialización en su territorio, hasta el 1 de enero de 2003, de gasolina sin plomo que no cumpla las especificaciones relativas al contenido de azufre del anexo I, pero que no supere el contenido actual, si puede demostrar que sus industrias se verían en graves dificultades para realizar las modificaciones necesarias en sus instalaciones de producción en el período de tiempo comprendido entre el día de adopción de la presente Directiva y el 1 de enero de 2000.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, un Estado miembro podrá ser autorizado, previa solicitud a la Comisión presentada no más tarde del 31 de agosto de 2003, a continuar permitiendo la comercialización en su territorio hasta el 1 de enero de 2007, de gasolina sin plomo con un contenido de azufre que no cumpla las especificaciones del anexo III pero sí cumpla las del anexo I, si puede demostrar que sus industrias se verían en graves dificultades para realizar las modificaciones necesarias en sus instalaciones de producción en el período comprendido entre el día de la adopción de la presente Directiva y el 1 de enero de 2005.

6. La Comisión podrá autorizar las excepciones a que se refieren los apartados 3, 4 y 5 con arreglo al Tratado.

La Comisión notificará a los Estados miembros su decisión e informará al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de la misma.

7. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán seguir permitiendo la comercialización de pequeñas cantidades de gasolina con plomo con los requisitos mencionados en el párrafo segundo del apartado 3, hasta un máximo del 0,5 % del total de ventas, para uso de vehículos antiguos de tipo especial y cuya distribución se llevará a cabo a través de grupos de interés especial.

Artículo 4

Combustible diesel

1. a) Los Estados miembros garantizarán que, no más tarde del 1 de enero de 2000, solamente pueda comercializarse en su territorio el combustible diesel que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo II.

   b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra a), los Estados miembros permitirán, a partir del 1 de enero de 2000, que se comercialice en su territorio el combustible diesel que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo IV.

   c) Los Estados miembros también garantizarán que, no más tarde del 1 de enero de 2005, solamente pueda comercializarse en su territorio el combustible diesel que cumpla las especificaciones medioambientales establecidas en el anexo IV.

▼M2

d) Sin perjuicio de las disposiciones de la letra c), los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que, a su debido tiempo y a más tardar el 1 de enero de 2005, se comercialice en su territorio combustible diesel con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg. Los Estados miembros velarán por que dicho combustible esté disponible atendiendo a una distribución geográfica adecuadamente equilibrada y de conformidad en todo lo demás con las especificaciones establecidas en el anexo IV.

Sin embargo, los Estados miembros podrán arbitrar para las regiones ultraperiféricas disposiciones específicas para la introducción de combustible diesel de un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg. Los Estados miembros que utilicen esta disposición informarán de ello a la Comisión.

e) A más tardar el 1 de enero de 2009, los Estados miembros garantizarán, atendiendo a lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 del artículo 9, que únicamente pueda comercializarse en su territorio el combustible diesel que cumpla la especificación medioambiental establecida en el anexo IV, excepto en lo relativo al contenido de azufre, que será de un máximo de 10 mg/kg.

▼B

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un Estado miembro podrá ser autorizado, previa solicitud a la Comisión presentada no más tarde del 31 de agosto de 1999, a continuar permitiendo la comercialización en su territorio, hasta el 1 de enero de 2003 como máximo, de combustible diesel con un contenido de azufre que no cumpla las especificaciones del anexo II, pero que no supere el contenido actual, si puede demostrar que sus industrias se verían en graves dificultades para realizar las modificaciones necesarias en sus instalaciones de producción en el período comprendido entre el día de adopción de la presente Directiva y el 1 de enero de 2000.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un Estado miembro podrá ser autorizado, previa solicitud a la Comisión presentada no más tarde del 31 de agosto de 2003, a continuar permitiendo la comercialización en su territorio, hasta el 1 de enero de 2007, de combustible diesel con un contenido de azufre que no cumpla lo dispuesto en el anexo IV, pero sí cumpla lo dispuesto en el anexo II, si puede demostrar que sus industrias se verían en graves dificultades para realizar las modificaciones necesarias en sus instalaciones de producción en el período comprendido entre el día de adopción de la presente Directiva y el 1 de enero de 2005.

4. La Comisión podría autorizar las excepciones a que se refieren los apartados 2 y 3 con arreglo al Tratado.

La Comisión notificará su decisión a los Estados miembros e informará al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo.

▼M2

5. Los Estados miembros garantizarán que los gasóleos comercializados en su territorio destinados a utilizarse en máquinas móviles no de carretera y tractores agrícolas y forestales tengan un contenido de azufre inferior a 2 000 mg/kg. A más tardar el 1 de enero de 2008, el contenido máximo admisible de azufre de los gasóleos destinados a utilizarse en máquinas móviles no de carretera y tractores agrícolas y forestales será de 1 000 mg/kg. No obstante, los Estados miembros tendrán la facultad de exigir un contenido menor o bien el mismo contenido de azufre fijado para los combustibles diesel a tenor de la presente Directiva.

▼B

Artículo 5

Libre circulación

Ningún Estado miembro podrá prohibir, restringir o impedir la comercialización de combustibles que cumplan los requisitos de la presente Directiva.

▼B

Artículo 6

Comercialización de combustibles con especificaciones medioambientales más restrictivas

▼M2

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 3, 4 y 5 y con arreglo al apartado 10 del artículo 95 del Tratado, cualquier Estado miembro podrá tomar medidas para exigir que en determinadas zonas de su territorio sólo puedan comercializarse combustibles que cumplan especificaciones medioambientales más estrictas que las fijadas en la presente Directiva para la totalidad o una parte del parque de vehículos, con objeto de proteger la salud de la población en un núcleo urbano determinado o el medio ambiente en una zona determinada de dicho Estado miembro que sea vulnerable desde el punto de vista ecológico o medioambiental, si la contaminación atmosférica o de las aguas subterráneas constituye un problema grave y recurrente para la salud de las personas o para el medio ambiente o si hay razones fundadas para pensar que puede constituirlo.

▼B

2. El Estado miembro que desee acogerse a una de las excepciones previstas en el apartado 1 deberá presentar previamente una solicitud motivada a la Comisión. La motivación contendrá pruebas de que la excepción respeta el principio de proporcionalidad y de que no supondrá un obstáculo a la libre circulación de personas y mercancías.

▼M2

3. El Estado miembro interesado deberá facilitar a la Comisión datos medioambientales pertinentes sobre el núcleo urbano o zona en cuestión, así como sobre los efectos previstos de las medidas propuestas en el medio ambiente.

▼B

4. La Comisión facilitará dicha información a los demás Estados miembros sin demora.

5. Los demás Estados miembros podrán formular observaciones sobre la solicitud y su motivación en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que la Comisión transmita la información.

6. La Comisión tomará una decisión sobre la solicitud de los Estados miembros dentro de un plazo de tres meses a partir de la fecha en que los Estados miembros hubieren presentado sus observaciones. La Comisión tendrá en cuenta las observaciones de los Estados miembros e informará de ello simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

▼M2

▼B

Artículo 7

Cambio en el abastecimiento de petróleo crudo

Si, como consecuencia de acontecimientos excepcionales, un cambio repentino en el abastecimiento de petróleo crudo o de sus derivados hace que a las refinerías de un Estado miembro les resulte difícil respetar las especificaciones técnicas para los combustibles a que se refieren los artículos 3 y 4, dicho Estado miembro informará de ello a la Comisión. La Comisión, después de haber informado a los demás Estados miembros, podrá autorizar valores límite superiores en dicho Estado miembro en relación con uno o varios componentes de los combustibles por un período no superior a seis meses.

La Comisión notificará su decisión a los Estados miembros e informará al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de la misma.

Los Estados miembros podrán someter al Consejo la decisión de la Comisión dentro del mes siguiente a su notificación.

El Consejo podrá, por mayoría cualificada, adoptar una decisión diferente en el plazo de un mes desde que le haya sido sometido el asunto.

▼M2

Artículo 8

Control del cumplimiento de los requisitos y presentación de informes

1. Los Estados miembros supervisarán el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 3 y 4 respecto a la gasolina y los combustibles diesel basándose en los métodos analíticos enunciados en las normas europeas EN 228:1999 y EN 590:1999, respectivamente.

2. Los Estados miembros establecerán un sistema de control de la calidad de los combustibles de conformidad con los requisitos de la norma europea pertinente. Se autorizará el uso de un sistema alternativo de control de la calidad de los combustibles siempre que dicho sistema garantice unos resultados de confianza equivalente.

3. A más tardar el 30 de junio de cada año, los Estados miembros presentarán un informe de los datos nacionales relativos a la calidad de los combustibles correspondientes al año civil precedente. El primer informe se presentará a más tardar el 30 de junio de 2002. A partir del 1 de enero de 2004, el esquema de este informe será coherente con el descrito en la norma europea pertinente. Además, los Estados miembros notificarán el volumen total de gasolina y combustibles diesel comercializado en su territorio y el volumen de gasolina sin plomo y de combustibles diesel comercializado con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg. Los Estados miembros notificarán asimismo anualmente la disponibilidad, atendiendo a una distribución geográfica adecuadamente equilibrada, de la gasolina y los combustibles diesel con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg que se comercialicen en su territorio.

4. La Comisión garantizará que la información presentada en virtud del apartado 3 se facilite sin dilación por los medios adecuados. La Comisión publicará anualmente, y por primera vez el 31 de diciembre de 2003 a más tardar, un informe sobre la calidad real de los combustibles en los diferentes Estados miembros y sobre la cobertura geográfica de los combustibles con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg, con el fin de facilitar una recapitulación de los datos sobre la calidad de los combustibles en los diferentes Estados miembros.

Artículo 9

Procedimiento de revisión

1. El 31 de diciembre de 2005 a más tardar, la Comisión revisará las especificaciones aplicables a los combustibles de los anexos III y IV con la excepción de contenido de azufre y propondrá, si ha lugar, modificaciones acordes con los requisitos actuales y futuros de la legislación comunitaria sobre emisiones de vehículos, calidad del aire y los objetivos conexos. La Comisión estudiará especialmente:

a) la necesidad de cambiar el plazo límite de la plena introducción del combustible diesel con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg para evitar un aumento global de las emisiones de gases de efecto invernadero. Para este análisis se deberá tener en cuenta las novedades en las tecnologías de refino, las mejoras previsibles en materia de ahorro de combustible de los vehículos y el ritmo de introducción de las nuevas tecnologías de eficacia energética en el parque automovilístico;

b) las repercusiones de la nueva legislación comunitaria por la que se fijan las normas de calidad del aire en el caso de sustancias tales como los hidrocarburos aromáticos policíclicos;

c) los resultados de la revisión prevista en el artículo 10 de la Directiva 1999/30/CE del Consejo, de 22 de abril de 1999, relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente ([1]);

([1]) DO L 163 de 29.6.1999, p. 41; Directiva modificada por la Directiva 2001/744/CE de la Comisión (DO L 278 de 23.10.2001, p. 35).

▼M2

d) los resultados de la revisión de los diversos compromisos adoptados por los fabricantes japoneses ([1]), coreanos (*) y europeos ([2]) de automóviles para reducir el consumo de combustible y las emisiones de dióxido de carbono de los turismos nuevos a la luz de los cambios de la calidad de los combustibles introducidos por la presente Directiva y el avance hacia el objetivo comunitario de 120 g/km de emisiones CO_2 para el vehículo medio;

e) los resultados de la revisión prevista en el artículo 7 de la Directiva 1999/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diesel destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos y por la que se modifica la Directiva 88/77/CEE del Consejo ([3]) y la confirmación de la norma obligatoria aplicable a las emisiones de NO_x de los motores de vehículos pesados;

f) el funcionamiento efectivo de las nuevas tecnologías de reducción de la contaminación y el efecto de los aditivos metálicos y otros temas pertinentes sobre su rendimiento y las novedades que afecten a los mercados internacionales de combustibles;

g) la necesidad de estimular la introducción de combustibles alternativos, incluidos los biocombustibles, así como de modificar otros parámetros en las especificaciones de los combustibles, tanto convencionales como alternativos, por ejemplo las modificaciones necesarias en los límites máximos de volatilidad de las gasolinas contenidos en la presente Directiva para su aplicación a las mezclas de bioetanol con gasolina, así como cualquier cambio posterior necesario a la norma EN 228:1999.

2. Al estudiar su propuesta para la nueva fase de normas de emisión para los motores de encendido por compresión para aplicaciones no de carretera, la Comisión fijará en paralelo la calidad de combustible exigida. Al hacerlo, la Comisión tendrá en cuenta la importancia de las emisiones producidas por ese sector, los beneficios globales para la salud y el medio ambiente, las repercusiones que ello generará en los Estados miembros por lo que se refiere a distribución de combustible y los costes y beneficios de un nivel de azufre más reducido que el habitualmente exigido en combustibles utilizados en motores de encendido por compresión en aplicaciones no de carretera, y alineará los requisitos oportunos en materia de calidad de los combustibles para aplicaciones no de carretera con el sector de carretera en un plazo determinado, actualmente previsto para el 1 de enero de 2009, fecha que confirmará o modificará la Comisión en su revisión de 2005.

3. Además de las disposiciones contenidas en el apartado 1, la Comisión podrá presentar, entre otras:

— propuestas en las que se tenga en cuenta la situación especial de los parques de vehículos cautivos y la necesidad de proponer niveles de especificaciones para los combustibles especiales que utilizan,

— propuestas en las que se establezcan niveles de especificaciones aplicables al gas licuado de petróleo, al gas natural y a los biocombustibles.

Artículo 9 bis

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplica-

([1]) DO L 100 de 20.4.2000, p. 57.
(*) DO L 100 de 20.4.2000, p. 55.
([2]) DO L 40 de 13.2.1999, p. 49.
([3]) DO L 44 de 16.2.2000, p. 1.

▼M2

ción de la presente Directiva. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

▼B

Artículo 10

Procedimiento de adaptación al progreso técnico

▼M2

1. Los métodos de medición que deberán aplicarse en relación con los parámetros especificados en los anexos I y III serán los métodos analíticos establecidos en la norma europea EN 228:1999. Los métodos de medición que deberán aplicarse en relación con los parámetros especificados en los anexos II y IV serán los métodos analíticos establecidos en la norma europea EN 590: 1999. Los Estados miembros podrán adoptar, según corresponda, métodos analíticos especificados en sustitución de las normas. EN 228:1999 EN 590:1999, siempre que pueda demostrarse que ofrecen al menos la misma exactitud y el mismo nivel de precisión que los métodos analíticos a los que sustituyen. Si fueran necesarias adaptaciones al progreso técnico de los métodos analíticos autorizados, la Comisión podrá adoptar las modificaciones correspondientes de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 11.

▼B

2. Dicha adaptación no deberá tener como resultado ninguna modificación directa o indirecta de los valores límite establecidos en la presente Directiva ni ningún cambio de las fechas a partir de las cuales serán aplicables.

▼M3

Artículo 11

Procedimiento del Comité

1. En los casos en que se haga referencia al presente artículo, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE ([1]), observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

2. El Comité aprobará su reglamento interno.

▼B

Artículo 12

Derogación y modificación de las Directivas relativas a la calidad de la gasolina y de los combustibles diesel

1. Quedan derogadas con efectos a partir del 1 de enero de 2000, las Directivas 85/210/CEE, 85/536/CEE y 87/441/CEE.

2. La Directiva 93/12/CEE queda modificada, mediante la supresión de la letra b) del apartado 1 del artículo 1 y el apartado 1 del artículo 2, a partir 1 de enero de 2000.

Artículo 13

Transposición a la legislación nacional

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva no más tarde del 1 de julio de 1999. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Los Estados miembros aplicarán estas disposiciones a partir del 1 de enero de 2000.

([1]) Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión (DO L 184 del 17.7.1999, p. 23).

▼B

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los textos de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 14

Austria

El artículo 7 de la Directiva 85/210/CEE, por lo que respecta al contenido en benceno de la gasolina a que hace referencia el artículo 4 de dicha Directiva, no se aplicará en Austria hasta el 1 de enero de 2000.

Artículo 15

Entrada en vigor de la Directiva

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 16

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

▼M2

ANEXO I

ESPECIFICACIONES MEDIOAMBIENTALES DE LOS COMBUSTIBLES COMERCIALIZADOS PARA SU USO EN VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTOR DE ENCENDIDO POR CHISPA

Tipo: **gasolina**

Parámetro [1]	Unidad	Límites [2]	
		Mínimo	Máximo
Índice de octanos-research		95 [3]	—
Índice de octanos motor		85	—
Presión de vapor durante el período estival [4]	kPa	—	60,0 [5]
Destilación:			
— evaporado a 100 ºC	% v/v	46,0	—
— evaporado a 150 ºC	% v/v	75,0	—
Análisis de los hidrocarburos:			
— olefinas	% v/v	—	18,0 [6]
— aromáticos	% v/v	—	42,0
— benceno	% v/v	—	1,0
Contenido de oxígeno	% m/m	—	2,7
Compuestos oxigenados:			
— metanol (deberán añadirse agentes estabilizadores)	% v/v	—	3
— etanol (podrían ser necesarios agentes estabilizadores)	% v/v	—	5
— alcohol isopropílico	% v/v	—	10
— alcohol terc-butílico	% v/v	—	7
— alcohol isobutílico	% v/v	—	10
— éteres que contengan 5 átomos o más de carbono por molécula	% v/v	—	15
— otros compuestos oxigenados [7]	% v/v	—	10
Contenido de azufre	mg/kg	—	150
Contenido de plomo	g/l	—	0,005

(1) Los métodos de prueba serán los especificados en la norma EN 228:1999. Los Estados miembros podrán adoptar métodos analíticos especificados en sustitución de la norma EN 228:1999, siempre que pueda demostrarse que ofrecen al menos la misma exactitud y el mismo nivel de precisión que los métodos analíticos a los que sustituyen.

(2) Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer los valores límite se ha recurrido a la norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test», y para determinar un valor mínimo se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2 R por encima de cero (R = reproductibilidad). Los resultados de las mediciones individuales deben interpretarse con arreglo a los criterios descritos en la norma ISO 4259 (publicada en 1995).

(3) Podrá comercializarse gasolina normal sin plomo con un índice de octanos motor mínimo de 81 y un índice de octanos-research mínimo de 91.

(4) El período estival comenzará no más tarde del 1 de mayo y no terminará antes del 30 de septiembre. Para los Estados miembros que tengan condiciones árticas o inviernos rigurosos, el período estival comenzará no más tarde del 1 de junio y no terminará antes del 31 de agosto.

(5) En los Estados miembros que tengan condiciones árticas o inviernos rigurosos, la presión de vapor no excederá de 70 kPa en la temporada estival.

(6) Podrá comercializarse gasolina normal sin plomo con un contenido máximo de olefina del 21 % v/v.

(7) Otros monoalcoholes y éteres con punto de ebullición final no superior al establecido en EN 228:1999.

▼**M2**

ANEXO II

ESPECIFICACIONES MEDIOAMBIENTALES DE LOS COMBUSTIBLES COMERCIALIZADOS PARA SU USO EN VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTOR DE ENCENDIDO POR COMPRESIÓN

Tipo: **combustible diesel**

Parámetro ([1])	Unidad	Límites ([2])	
		Mínimo	Máximo
Número de cetano		51,0	—
Densidad a 15 ºC	kg/m^3	—	845
Destilación:			
— 95 % ($^{v}/_{v}$) recuperado a	ºC	—	360
Hidrocarburos policíclicos aromáticos	% m/m	—	11
Contenido de azufre	mg/kg	—	350

([1]) Los métodos de prueba serán los especificados en la norma EN 590:1999. Los Estados miembros podrán adoptar métodos analíticos especificados en sustitución de la norma EN 590:1999 siempre que pueda demostrarse que ofrecen al menos la misma exactitud y el mismo nivel de precisión que los métodos analíticos a los que sustituyen.

([2]) Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer los valores límite se ha recurrido a la norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test», y para determinar un valor mínimo se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2 R por encima de cero (R = reproductibilidad). Los resultados de las mediciones individuales deben interpretarse con arreglo a los criterios descritos en la norma ISO 4259 (publicada en 1995).

▼M2

ANEXO III

ESPECIFICACIONES MEDIOAMBIENTALES DE LOS COMBUSTIBLES COMERCIALIZADOS PARA SU USO EN VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTOR DE ENCENDIDO POR CHISPA

Tipo: **gasolina**

Parámetro ([1])	Unidad	Límites ([2])	
		Mínimo	Máximo
Índice de octanos-research		95 ([3])	—
Índice de octanos motor		85	—
Presión de vapor durante el período estival ([4])	kPa	—	60,0 ([5])
Destilación:			
— evaporado a 100 ºC	% v/v	46,0	—
— evaporado a 150 ºC	% v/v	75,0	—
Análisis de los hidrocarburos:			
— olefinas	% v/v	—	18,0
— aromáticos	% v/v	—	35,0
— benceno	% v/v	—	1,0
Contenido de oxígeno	% m/m	—	2,7
Compuestos oxigenados:			
— metanol (deberán añadirse agentes estabilizadores)	% v/v	—	3
— etanol (podrían ser necesarios agentes estabilizadores)	% v/v	—	5
— alcohol isopropílico	% v/v	—	10
— alcohol terc-butílico	% v/v	—	7
— alcohol isobutílico	% v/v	—	10
— éteres que contengan 5 átomos o más de carbono por molécula	% v/v	—	15
— otros compuestos oxigenados ([6])	% v/v	—	10
Contenido de azufre	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ([7])
Contenido de plomo	g/l	—	0,005

([1]) Los métodos de prueba serán los especificados en la norma EN 228:1999. Los Estados miembros podrán adoptar métodos analíticos especificados en sustitución de la norma EN 228:1999, siempre que pueda demostrarse que ofrecen al menos la misma exactitud y el mismo nivel de precisión que los métodos analíticos a los que sustituyen.

([2]) Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer los valores límite se ha recurrido a la norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test», y para determinar un valor mínimo se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2 R por encima de cero (R = reproductibilidad). Los resultados de las mediciones individuales deben interpretarse con arreglo a los criterios descritos en la norma ISO 4259 (publicada en 1995).

([3]) Los Estados miembros podrán, por decisión suya, seguir permitiendo la comercialización de gasolina normal sin plomo con un índice de octanos motor mínimo de 81 y un índice de octanos-research mínimo de 91.

([4]) El período estival comenzará no más tarde del 1 de mayo y no terminará antes del 30 de septiembre. Para los Estados miembros que tengan condiciones árticas o inviernos rigurosos, el período estival comenzará no más tarde del 1 de junio y no terminará antes del 31 de agosto.

([5]) En los Estados miembros que tengan condiciones árticas o inviernos rigurosos, la presión de vapor no excederá de 70 kPa en la temporada estival.

([6]) Otros monoalcoholes y éteres con punto de ebullición final no superior al establecido en EN 228:1999.

([7]) De conformidad con el apartado 2 del artículo 3, el 1 de enero de 2005 a más tardar se comercializará gasolina sin plomo con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg, que deberá estar disponible atendiendo a una distribución geográfica adecuadamente equilibrada en el territorio de los Estados miembros. El 1 de enero de 2009 a más tardar, toda la gasolina sin plomo comercializada en el territorio de los Estados miembros tendrá un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg.

▼**M2**

ANEXO IV

ESPECIFICACIONES MEDIOAMBIENTALES DE LOS COMBUSTIBLES COMERCIALIZADOS PARA SU USO EN VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTOR DE ENCENDIDO POR COMPRESIÓN

Tipo: **combustible diesel**

Parámetro [1]	Unidad	Límites [2]	
		Mínimo	Máximo
Número de cetano		51,0	—
Densidad a 15 ºC	kg/m^3	—	845
Destilación:			
— 95 % ($^v/_v$) recuperado a	ºC	—	360
Hidrocarburos policíclicos aromáticos	% m/m	—	11
Contenido de azufre	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 [3]

(1) Los métodos de prueba serán los especificados en la norma EN 590:1999. Los Estados miembros podrán adoptar métodos analíticos especificados en sustitución de la norma EN 590:1999 siempre que pueda demostrarse que ofrecen al menos la misma exactitud y el mismo nivel de precisión que los métodos analíticos a los que sustituyen.

(2) Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer los valores límite se ha recurrido a la norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test», y para determinar un valor mínimo se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2 R por encima de cero (R = reproductibilidad). Los resultados de las mediciones individuales deben interpretarse sobre la base de los criterios descritos en la norma ISO 4259 (publicada en 1995).

(3) De conformidad con el apartado 1 del artículo 4, el 1 de enero de 2005 a más tardar se comercializará combustible diesel con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg, que deberá estar disponible atendiendo a una distribución geográfica adecuadamente equilibrada en el territorio de los Estados miembros. Además, y a reserva de la revisión contemplada en el apartado 1 del artículo 9, el 1 de enero de 2009 a más tardar todo el combustible diesel comercializado en el territorio de los Estados miembros tendrá un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg.