

DIRETTIVA 1999/32/CE DEL CONSIGLIO

del 26 aprile 1999

relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 130 S, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato ⁽³⁾,

(1) considerando che gli obiettivi e i principi della politica della Comunità in materia ambientale enunciati nei relativi programmi di azione, in particolare il quinto programma di azione a favore dell'ambiente ⁽⁴⁾, sulla base dei principi di cui all'articolo 130 R del trattato, mirano in particolare a garantire un'efficace protezione della popolazione dai rischi riconosciuti derivanti dalle emissioni di anidride solforosa e a tutelare l'ambiente evitando depositi di zolfo che superino i carichi e i livelli critici;

(2) considerando che, secondo l'articolo 129 del trattato, le esigenze di protezione della salute costituiscono una componente delle altre politiche della Comunità; che, a norma dell'articolo 3, lettera o), del trattato, l'azione della Comunità dovrebbe altresì comportare un contributo al conseguimento di un elevato livello di protezione della salute;

(3) considerando che le emissioni di anidride solforosa contribuiscono notevolmente al problema dell'acidificazione nella Comunità e che l'anidride solforosa ha inoltre un effetto diretto sulla salute umana e sull'ambiente;

(4) considerando che l'acidificazione e l'anidride solforosa atmosferica danneggiano gli ecosistemi sensibili, riducono la biodiversità e il valore paesaggistico, ed hanno inoltre un impatto negativo sulle coltivazioni e sulla crescita forestale; che la pioggia acida sulle città può causare danni rilevanti agli edifici e al patrimonio architettonico; che l'inquinamento dovuto all'anidride solforosa può anche avere una notevole incidenza sulla salute umana, soprattutto per le fasce della popolazione che soffrono di malattie respiratorie;

(5) considerando che l'acidificazione è un fenomeno transfrontaliero che esige soluzioni a livello comunitario, nazionale e locale;

(6) considerando che le emissioni di anidride solforosa contribuiscono alla formazione di particelle nell'atmosfera;

(7) considerando che la Comunità e i singoli Stati membri sono parti contraenti della convenzione UNECE sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza; che il secondo protocollo UNECE sull'inquinamento transfrontaliero da anidride solforosa prevede che le parti contraenti riducano le emissioni di tale sostanza ad un livello pari o superiore alla riduzione del 30 % specificata nel primo protocollo e che tale secondo protocollo UNECE parte dalla premessa che i carichi e livelli critici continueranno ad essere superati in alcune zone sensibili; che per rispettare gli obiettivi del quinto programma d'azione a favore dell'ambiente si richiederanno ancora ulteriori misure di riduzione delle emissioni di anidride solforosa; che le parti contraenti dovrebbero pertanto operare ulteriori riduzioni significative delle emissioni di anidride solforosa;

(8) considerando che lo zolfo, naturalmente presente in piccole quantità nel petrolio e nel carbone, da decenni è stato riconosciuto come la fonte principale delle emissioni di anidride solforosa che sono una delle grandi cause delle «piogge acide» e uno dei principali fattori all'origine dell'inquinamento atmosferico registrato in molte zone urbane e industriali;

(9) considerando che la Commissione ha recentemente pubblicato una comunicazione relativa ad una strategia economicamente razionale per combattere l'acidificazione nella Comunità; che il controllo delle emissioni di anidride solforosa dovute alla combustione di alcuni combustibili liquidi è stato considerato una componente integrante di questa strategia improntata al rapporto costi/efficacia; che la Comunità riconosce la necessità di misure per quanto concerne tutti gli altri combustibili;

(10) considerando che degli studi hanno indicato che i vantaggi che si ottengono riducendo le emissioni di anidride solforosa mediante riduzioni del tenore di zolfo dei combustibili saranno spesso, nel quadro della presente direttiva, notevolmente superiori ai costi stimati per l'industria e che la tecnologia necessaria per ridurre il tenore di zolfo dei combustibili liquidi esiste ed è ben consolidata;

⁽¹⁾ GU C 190 del 21.6.1997, pag. 9 e

GU C 259 del 18.8.1998, pag. 5.

⁽²⁾ GU C 355 del 21.11.1997, pag. 1.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 13 maggio 1998 (GU C 167 dell'1.6.1998, pag. 111), posizione comune del Consiglio del 6 ottobre 1998 (GU C 364 del 25.11.1998, pag. 20) e decisione del Parlamento europeo del 9 febbraio 1999 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU C 138 del 17.5.1993, pag. 5.

- (11) considerando che, sulla base del principio di sussidiarietà e del principio di proporzionalità di cui all'articolo 3 B del trattato, l'obiettivo di ridurre le emissioni di anidride solforosa dovute alla combustione di alcuni combustibili liquidi non può essere raggiunto efficacemente dai singoli Stati membri; che un'azione non concertata non garantisce il conseguimento dell'obiettivo auspicato, è potenzialmente controproducente e provocherà notevoli incertezze sul mercato dei prodotti combustibili interessati; che, vista la necessità di ridurre nella Comunità le emissioni di anidride solforosa, è pertanto più efficace intervenire a livello comunitario; che la presente direttiva si limita alle prescrizioni minime necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo auspicato;
- (12) considerando che nella direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativo al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi⁽¹⁾ si è chiesto alla Commissione di presentare al Consiglio una proposta che prescrivesse limiti più bassi per il tenore di zolfo dei gasoli e nuovi limiti per il kerosene per aviazione; che sarebbe appropriato fissare limiti per il tenore di zolfo di altri combustibili liquidi, in particolare gasoli pesanti, oli combustibili per uso bordo, oli e gasoli per diesel marini sulla base di studi di costo/efficacia;
- (13) considerando che, a norma dell'articolo 130 T del trattato, la presente direttiva non dovrebbe impedire agli Stati membri di mantenere e di prendere provvedimenti per una protezione ancora maggiore; che tali provvedimenti devono essere compatibili con il trattato e dovrebbero essere notificati alla Commissione;
- (14) considerando che uno Stato membro, prima di introdurre nuovi provvedimenti per una maggiore protezione, dovrebbe notificare alla Commissione i progetti di detti provvedimenti, secondo la direttiva 83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, che prevede una procedura di informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche⁽²⁾;
- (15) considerando che, un riferimento al limite per il tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante, è opportuno prevedere deroghe per gli Stati membri o alcune loro regioni quando lo consentano le condizioni ambientali;
- (16) considerando che, con riferimento al limite per il tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante, è anche opportuno prevedere deroghe per l'uso dello stesso negli impianti di combustione conformi ai valori limiti di emissione stabiliti dalla direttiva 88/609/CEE del Consiglio, del 24 novembre 1988, concernente la limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originari dai grandi impianti di combustione⁽³⁾; che alla luce dell'imminente revisione della direttiva 88/609/CEE può essere necessario riesaminare e, ove opportuno, modificare talune disposizioni della presente direttiva;
- (17) considerando che, per gli impianti di combustione delle raffinerie esclusi dal campo d'applicazione della lettera c) del punto i) del paragrafo 3 dell'articolo 3, il valore medio delle emissioni di anidride solforosa non dovrebbe essere superiore ai limiti stabiliti nella direttiva 88/609/CEE o in eventuali revisioni della stessa; che, nell'applicare la presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero tener conto del fatto che la sostituzione di combustibili diversi da quelli contemplati all'articolo 2 della presente direttiva non dovrebbe provocare un aumento delle emissioni di sostanze inquinanti acide;
- (18) considerando che la direttiva 93/12/CEE ha già stabilito un valore limite di 0,2 % per il tenore di zolfo dei gasoli; che questo valore limite dovrebbe essere ridotto fino allo 0,1 % al 1° gennaio 2008;
- (19) considerando che, in base all'atto di adesione del 1994, l'Austria e la Finlandia possono, per un periodo di quattro anni dalla data di adesione, derogare alle disposizioni della direttiva 93/12/CEE relative al tenore di zolfo del gasolio;
- (20) considerando che i valori limite di 0,2 % (a decorrere dall'anno 2000) e di 0,1 % (a decorrere dall'anno 2008) per il tenore di zolfo dei gasoli per uso marittimo adoperati dalle navi possono presentare problemi tecnici ed economici per l'intero territorio della Grecia, per la Spagna relativamente alle Isole Canarie, per la Francia relativamente ai dipartimenti francesi d'oltremare e per il Portogallo relativamente agli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre; che una deroga per la Grecia, le Isole Canarie, i dipartimenti francesi d'oltremare e gli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre non dovrebbe avere effetti negativi sul mercato dei gasoli per uso marittimo e che le esportazioni di gasoli per uso marittimo dalla Grecia, dalle Isole Canarie, dai dipartimenti francesi d'oltremare e dagli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre verso gli altri Stati membri dovrebbero soddisfare i requisiti vigenti nello Stato membro di destinazione; che la Grecia, le Isole Canarie, i dipartimenti francesi d'oltremare e gli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre dovrebbero usufruire di una deroga dai valori limite di zolfo in peso per i gasoli per uso marittimo;

⁽¹⁾ GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81.

⁽²⁾ GU L 109 del 26.4.1983, pag. 8. Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 96/139/CE della Commissione (GU L 32 del 10.2.1996, pag. 31).

⁽³⁾ GU L 336 del 7.12.1988, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/66/CE (GU L 337 del 24.12.1994, pag. 83).

- (21) considerando che le emissioni di zolfo derivanti da trasporti marittimi e dovute alla combustione di combustibili per uso bordo con alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento da anidride solforosa e all'acidificazione; che la Comunità invocherà una protezione più efficace delle aree sensibili alle emissioni di SO_x e la riduzione del normale valore limite per gli oli combustibili per uso bordo (attualmente pari al 4,5 %) negli attuali e futuri negoziati sulla convenzione MARPOL nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO); che dovrebbero essere proseguite le iniziative della Comunità volte ad ottenere che La Manica/Mare del Nord vengano dichiarati zona a controllo speciale di bassa emissione di SO_x;
- (22) considerando che è necessaria una ricerca più approfondita per quanto riguarda gli effetti dell'acidificazione sugli ecosistemi e sul corpo umano; che la Comunità contribuisce a tale ricerca nell'ambito del quinto programma quadro di ricerca⁽¹⁾;
- (23) considerando che in caso di interruzione dell'approvvigionamento di greggio, di prodotti petroliferi o di altri idrocarburi, la Commissione può autorizzare l'applicazione di un limite più elevato sul territorio di uno Stato membro;
- (24) considerando che gli Stati membri dovrebbero introdurre opportuni sistemi per controllare l'osservanza della presente direttiva; che dovrebbero essere periodicamente inviate alla Commissione relazioni sul tenore di zolfo dei combustibili liquidi;
- (25) considerando che, per ragioni di chiarezza, sarà necessario modificare la direttiva 93/12/CEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Finalità e ambito di applicazione

- Scopo della presente direttiva è ridurre le emissioni di anidride solforosa derivanti dalla combustione di alcuni tipi di combustibili liquidi, diminuendo così gli effetti nocivi di tali emissioni per le persone e l'ambiente.
- La riduzione delle emissioni di anidride solforosa dovute alla combustione di alcuni combustibili liquidi derivati dal petrolio deve essere realizzata stabilendo limiti per il tenore di zolfo di tali combustibili, come condizione per il loro uso sul territorio degli Stati membri.

Le limitazioni al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi derivati dal petrolio, come stabilito nella presente direttiva, non si applicano tuttavia:

- ai combustibili liquidi derivati dal petrolio usati nella navigazione marittima, salvo quelli che rientrano nell'ambito della definizione di cui al paragrafo 3, dell'articolo 2;
 - al gasolio marino utilizzato dalle navi che attraversano una frontiera tra un paese terzo ed uno Stato membro;
- ai combustibili destinati alla trasformazione prima della combustione finale;
- ai combustibili usati a fini di trasformazione nell'industria della raffinazione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

1) *Olio combustibile pesante,*

- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio del codice NC 2710 00 71-2710 00 78 oppure
- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio, a parte il gasolio di cui ai punti 2 e 3, che, per i suoi limiti di distillazione, rientra nella categoria di oli pesanti destinati ad essere usati come combustibile e di cui meno del 65 % in volume, comprese le perdite, si distilla a 250 °C con il metodo ASTM D86. Se la distillazione non può essere determinata con il metodo ASTM D86, il prodotto petrolifero rientra ugualmente nella categoria degli oli combustibili pesanti.

2) *Gasolio,*

- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio del codice NC 2710 00 67 o 2710 00 68, oppure
- qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio che, per i suoi limiti di distillazione, rientra nella categoria dei distillati medi destinati ad essere usati come combustibile o carburante e di cui almeno l'85% in volume, comprese le perdite, si distilla a 350 °C con il metodo ASTM D86.

Sono esclusi dalla presente definizione i carburanti diesel, quali definiti al paragrafo 2 dell'articolo 2, della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità del petrolio e dei carburanti diesel e recante modifica della direttiva 93/12/CEE⁽²⁾. I carburanti utilizzati dalle macchine mobili non stradali e dai trattori agricoli sono anch'essi esclusi da questa definizione.

- Gasolio marino*, qualsiasi combustibile per uso marittimo che corrisponde alla definizione del punto 2, o che ha una viscosità o densità che rientri nei limiti della viscosità o densità definiti per i distillati marini nella tabella dell'ISO 8217 (1996).

⁽¹⁾ GU L 26 dell'1.2.1999, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

- 4) *Metodo ASTM*, i metodi stabiliti dalla «American Society for Testing and Materials» nell'edizione 1976 delle definizioni e specifiche tipo per il petrolio e i prodotti lubrificanti.
- 5) *Impianto di combustione*, qualsiasi apparato tecnico nel quale i combustibili vengono ossidati al fine di usare il calore prodotto.
- 6) *Carico critico*, l'esposizione quantitative stimata a una o più sostanze inquinanti al di sotto della quale non si verificano secondo le conoscenze attuali effetti nocivi significativi su elementi ambientali sensibili.

Articolo 3

Tenore massimo di zolfo nell'olio combustibile pesante

1. Gli Stati membri prendono tutte le iniziative necessarie affinché, a decorrere dal 1° gennaio 2003, non siano usati sul loro territorio oli combustibili pesanti il cui tenore di zolfo superi l'1,00 % in massa.

2. Nel rispetto delle norme di qualità dell'aria relative all'anidride solforosa stabilite nella direttiva 80/779/CEE⁽¹⁾ o in qualsiasi atto legislativo della Comunità che abroghi e sostituisca tali norme e nelle altre pertinenti disposizioni comunitarie, e purché le emissioni non contribuiscano in modo significativo al superamento dei carichi critici in altri Stati membri, uno Stato membro può autorizzare, su tutto il suo territorio o su una parte di esso, l'uso di oli combustibili pesanti aventi un tenore di zolfo compreso tra 1,00 e 3,00 % in peso massa. Tale autorizzazione si applica soltanto se le emissioni di uno Stato membro non contribuiscono al superamento dei carichi critici in qualsiasi Stato membro.

3. i) Fatto salvo l'adeguato controllo delle emissioni da parte delle competenti autorità, i paragrafi 1 e 2 non si applicano agli oli combustibili pesanti usati:

- a) negli impianti di combustione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 88/609/CEE, che sono considerati nuovi impianti secondo la definizione di cui al paragrafo 9 dell'articolo 2 della suddetta direttiva e che rispettano i limiti di emissione di anidride solforosa per tali impianti, previsti nell'articolo 4 e nell'allegato IV della stessa;
- b) in altri impianti di combustione, che non rientrano nell'ambito di applicazione della lettera a), se le emissioni di anidride solforosa dell'impianto sono pari o inferiori a 1 700 mg/Nm³, in presenza di un tenore di ossigeno nel gas di combustione del 3 % misurato a secco;

c) per la combustione nelle raffinerie, se la media mensile delle emissioni di anidride solforosa di tutti gli impianti della raffineria [esclusi gli impianti di combustione che rientrano nell'ambito di applicazione della lettera a)], indipendentemente dal tipo di combustibile e dalle combinazioni di combustibili utilizzati, sono entro un limite che viene fissato da ciascuno Stato membro e non è superiore a 1 700 mg/Nm³.

ii) Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché tutti gli impianti di combustione che utilizzano olio combustibile pesante, con una concentrazione di zolfo superiore a quella prevista nel paragrafo 1, non possano funzionare senza l'autorizzazione di un'autorità competente nella quale siano specificati i limiti di emissione.

4. Le disposizioni del paragrafo 3 sono riesaminate e, ove opportuno, modificate alla luce di eventuali revisioni della direttiva 88/609/CEE.

5. Lo Stato membro che intende avvalersi della facoltà di cui al paragrafo 2 ne informa la Commissione e il pubblico con almeno dodici mesi di anticipo. Alla Commissione devono essere fornite le informazioni necessarie per valutare se i criteri previsti al paragrafo 2 siano stati rispettati. La Commissione informa gli altri Stati membri.

Entro sei mesi dalla data di ricezione delle suddette informazioni dello Stato membro, la Commissione esamina i provvedimenti previsti e, secondo la procedura di cui all'articolo 9, prende una decisione e la comunica agli Stati membri. Tale decisione è riesaminata ogni otto anni sulla base delle informazioni che gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 9.

Articolo 4

Tenore massimo di zolfo nel gasolio

1. Gli Stati membri prendono tutte le iniziative necessarie affinché sul loro territorio, comprese le acque territoriali, non siano usati gasoli, inclusi quelli marini, a decorrere:

- dal 1° luglio 2000 se il loro tenore di zolfo è superiore allo 0,20 % in massa;
- dal 1° gennaio 2008 se il loro tenore di zolfo è superiore allo 0,10 % in massa.

2. In deroga al paragrafo 1, la Spagna per le Canarie, la Francia per i dipartimenti francesi d'oltremare, la Grecia per tutto il suo territorio o una parte di esso e il Portogallo per gli arcipelaghi di Madera e delle Azzorre possono autorizzare l'impiego di gasoli per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore ai limiti di cui al paragrafo 1.

⁽¹⁾ GU L 229 del 30.8.1980, pag. 30. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 91/692/CEE (GU L 377 del 31.12.1991, pag. 48).

3. Nel rispetto delle norme di qualità dell'aria relative all'anidride solforosa stabilite nella direttiva 80/779/CEE o in qualsiasi atto legislativo della Comunità che abroghi e sostituisca tali norme e nelle altre pertinenti disposizioni comunitarie, e purché le emissioni non contribuiscano in modo significativo al superamento dei carichi critici in altri Stati membri, uno Stato membro può autorizzare, su tutto il suo territorio o su una parte di esso, l'uso di gasoli aventi un tenore di zolfo compreso tra 0,10 e 0,20 % in massa. Tale autorizzazione si applica soltanto se le emissioni di uno Stato membro non contribuiscono al superamento dei carichi critici in qualsiasi Stato membro e non va al di là del 1° gennaio 2013.

4. Lo Stato membro che intende avvalersi della facoltà di cui al paragrafo 3 ne informa la Commissione e il pubblico con almeno dodici mesi di anticipo. Alla Commissione devono essere fornite informazioni sufficienti per valutare se i criteri previsti al paragrafo 3 siano stati rispettati. La Commissione informa gli altri Stati membri.

Entro sei mesi dalla data di ricezione delle suddette informazioni dallo Stato membro, la Commissione esamina i provvedimenti previsti e, secondo la procedura di cui all'articolo 9, prende una decisione e la comunica agli Stati membri.

Articolo 5

Mutamenti nell'approvvigionamento di combustibili

Qualora un mutamento improvviso nell'approvvigionamento di greggio, di prodotti petroliferi, o di altri idrocarburi renda difficile per uno Stato membro l'applicazione dei limiti massimi del tenore di zolfo di cui agli articoli 3 e 4, detto Stato membro ne informa la Commissione. La Commissione può autorizzare l'applicazione di un limite più elevato sul territorio di detto Stato membro, per un periodo non superiore a sei mesi e notifica la sua decisione al Consiglio e agli Stati membri. Ogni Stato membro può deferire al Consiglio, entro un mese, la decisione della Commissione. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione differente entro due mesi.

Articolo 6

Campionatura e analisi

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per verificare mediante campionatura che il tenore di zolfo dei combustibili usati sia conforme agli articoli 3 e 4. La campionatura ha inizio entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle norme recanti il pertinente limite

per il tenore massimo di zolfo nel combustibile. La campionatura è effettuata con una frequenza sufficiente e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato.

2. Il metodo di riferimento per determinare il tenore di zolfo è quello definito:

- a) dai metodi ISO 8754 (edizione 1992) e PrEN ISO 14596 per l'olio combustibile pesante e il gasolio marino;
- b) dai metodi EN 24260 (edizione 1987), ISO 8754 (edizione 1992) e PrEN ISO 14596 per il gasolio.

Per l'arbitrato sarà utilizzato il metodo PrEN ISO 14596. L'interpretazione statistica dei risultati della verifica del tenore di zolfo dei gasoli impiegati è effettuata secondo la norma ISO 4259 (edizione 1992).

Articolo 7

Relazioni e riesame

1. Sulla base dei risultati della campionatura e dell'analisi eseguita a norma dell'articolo 6, gli Stati membri presentano alla Commissione, ogni anno ed entro il 30 giugno, una breve relazione sul tenore di zolfo dei combustibili liquidi contemplati dalla presente direttiva e usati nel loro territorio durante l'anno civile precedente. Tale relazione comprende un sommario delle deroghe di cui al paragrafo 3 dell'articolo 3.

2. Sulla base, fra l'altro, delle relazioni annuali presentate a norma del paragrafo 1 e delle tendenze rilevate in materia di qualità dell'aria e di acidificazione, la Commissione presenta, entro il 31 dicembre 2006, una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. La Commissione può accompagnare a questa relazione proposte di revisione della presente direttiva, in particolare dei valori limite stabiliti per ciascuna categoria di combustibile, e delle eccezioni e deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 dell'articolo 3, e ai paragrafi 2 e 3 dell'articolo 4.

3. La Commissione esamina quali misure possono essere adottate per ridurre gli effetti di acidificazione prodotti dalla combustione di combustibili marini diversi da quelli specificati nel paragrafo 3 dell'articolo 2, e, se del caso, presenta una proposta entro la fine del 2000.

Articolo 8

Modifiche della direttiva 93/12/CEE

1. La direttiva 93/12/CEE è modificata come segue:
 - a) all'articolo 1, la lettera a) del paragrafo 1 e il paragrafo 2 sono soppressi;

- b) all'articolo 2, il primo comma del paragrafo 2 e il paragrafo 3 sono soppressi;
- c) gli articoli 3 e 4 sono soppressi.
2. Il paragrafo 1 si applica a decorrere dal 1° luglio 2000.

Articolo 9

Comitato consultivo

La Commissione è assistita da un comitato a carattere consultivo, composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.

Il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.

La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

Articolo 10

Recepimento

Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° luglio 2000. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 11

Sanzioni

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

Articolo 12

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 26 aprile 1999.

Per il Consiglio

Il presidente

J. FISCHER