

	DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES	ACTA No. 004- COMANDO INCIDENTES-2020
	ACTA DE REUNIÓN	

GENERALIDADES DE LA SESIÓN / DESARROLLO DE LA SESIÓN / CONCLUSIONES Y DECISIONES

La Comisión Técnica por medio de secretaría, coordinó con fecha 11 de septiembre de 2020, a las 09h00, la convocatoria a reunión de trabajo para realizar la evaluación de ofertas del procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 para la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES", en el Auditorio del CBDMQ, ubicado en el Edificio Administrativo del Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito y transmitido mediante videoconferencia.

1. Evaluación de Ofertas del procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 para la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES".

La Comisión Técnica realizó la evaluación de las ofertas recibidas en el procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 cuyo objeto es la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES", cabe indicar que, se convocó de manera particular al Colegio de Ingenieros Mecánicos de Pichincha, los representantes de dicho cuerpo colegiado determinaron observaciones de carácter técnico al combustible requerido en el Pliego del procedimiento y las ofertas presentadas, debido que:

Combustible	Diésel existente en el Ecuador para 500 PPM de azufre, según normativa NTE INEN 1489:2012, Requisitos del diésel Premium.
-------------	---

Al respecto, los representantes de CIMEPI, señalaron:

Basados en la norma NTE INEN 1489:2012, se observa que el límite máximo permitido de azufre para Diesel Premium, que se comercializa a nivel nacional, es de 500 ppm, lo que implica que, los motores EURO II son los únicos que estarían diseñados para operar bajo el rango máximo de azufre permitido según la norma citada, por lo que un motor EURO II, diseñado para un contenido de azufre máximo de 250 ppm, no sería apto para el combustible en mención.

Cabe destacar que, los depósitos de azufre dañan los inyectores, corroe anillos, pistones y cilindros, disminuyen la potencia del motor, disminuyen el lapso entre cambios de aceite, disminuye la vida útil del motor.

COMPROMISOS / ACCIONES	RESPONSABLES	FECHA FIN
1. La Comisión Técnica procederá con la elaboración y suscripción del Acta de Convalidación de Errores del procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 para la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES".	Miembros de la Comisión Técnica	14 de septiembre de 2020

ASISTENTES

	DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES	ACTA No. 004- COMANDO INCIDENTES-2020
	ACTA DE REUNIÓN	

Año: 2020	Mes: septiembre	Día: 11	Hora Inicial: 09:00	Hora Final: 12:30
Tema: Evaluación de ofertas del procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 para la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES" - Fase Precontractual.				
Lugar: Salón auditorio del CBDMQ				

PUNTOS A TRATAR	RESPONSABLES
1. Evaluación de ofertas del procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 para la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES".	<u>COMISIÓN TÉCNICA</u> • Bro. 4. Mauro Alejandro Pihucho Pulas – Presidente de la Comisión Técnica. • Ing. Xavier Andrés Cárdenas Carangui - Delegado del área requirente. • Ing. Edison Geovanny Narváez Ruiz - Profesional afín al objeto de contratación. • Ing. Jéssica Patricia Valverde Delgado- Secretaria del procedimiento.
	<u>SUBCOMISIÓN DE APOYO</u> • Ing. Adriana Elizabeth Zambrano Dávila, Analista de Sistemas Informáticos. • Ing. Edison Andrés Mosquera Villacres, Analista de Prevención. • Ing. Henry Hernán Achig Maldonado, Analista en Mecánica 1.
	<u>COLEGIO DE INGENIEROS MECÁNICOS DE PICHINCHA – CIMEPI</u> • Ing. Vanessa Soledad Pozo Tapia. • Ing. Jorge Andrés Pavón Céspedes.
	<u>SUBJEFATURA DE BOMBEROS</u> • Abg. Francisco Andrés Lanas Hinojosa – Coordinador de Despacho 2 de la Subjefatura del CBDMQ
	<u>DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES</u> • Ing. Byron Christian Gualán Ontaneda - Director de Adquisiciones CBDMQ

	DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES	ACTA No. 004- COMANDO INCIDENTES-2020
	ACTA DE REUNIÓN	

GENERALIDADES DE LA SESIÓN / DESARROLLO DE LA SESIÓN / CONCLUSIONES Y DECISIONES

La Comisión Técnica por medio de secretaría, coordinó con fecha 11 de septiembre de 2020, a las 09h00, la convocatoria a reunión de trabajo para realizar la evaluación de ofertas del procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 para la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES", en el Auditorio del CBDMQ, ubicado en el Edificio Administrativo del Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito y transmitido mediante videoconferencia.

1. Evaluación de Ofertas del procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 para la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES".

La Comisión Técnica realizó la evaluación de las ofertas recibidas en el procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 cuyo objeto es la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES", cabe indicar que, se convocó de manera particular al Colegio de Ingenieros Mecánicos de Pichincha, los representantes de dicho cuerpo colegiado determinaron observaciones de carácter técnico al combustible requerido en el Pliego del procedimiento y las ofertas presentadas, debido que:

Combustible	Diésel existente en el Ecuador para 500 PPM de azufre, según normativa NTE INEN 1489:2012, Requisitos del diésel Premium.
-------------	---

Al respecto, los representantes de CIMEPI, señalaron:

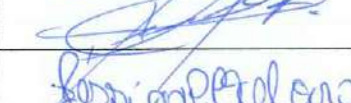
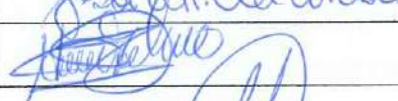
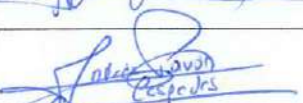
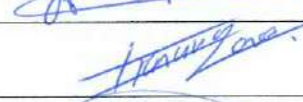
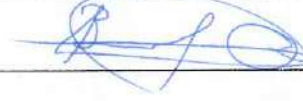
Basados en la norma NTE INEN 1489:2012, se observa que el límite máximo permitido de azufre para Diesel Premium, que se comercializa a nivel nacional, es de 500 ppm, lo que implica que, los motores EURO II son los únicos que estarían diseñados para operar bajo el rango máximo de azufre permitido según la norma citada, por lo que un motor EURO II, diseñado para un contenido de azufre máximo de 350 ppm, no sería apto para el combustible en mención.

Cabe destacar que, los depósitos de azufre dañan los inyectores, corroen anillos, pistones y cilindros, disminuyen la potencia del motor, disminuyen el lapso entre cambios de aceite, disminuye la vida útil del motor.

COMPROMISOS / ACCIONES	RESPONSABLES	FECHA FIN
1. La Comisión Técnica procederá con la elaboración y suscripción del Acta de Convalidación de Errores del procedimiento de Selección en el Exterior No. IMP-CBDMQ-001-2020 para la "ADQUISICIÓN DE UNIDAD COMANDO INCIDENTES".	Miembros de la Comisión Técnica	14 de septiembre de 2020

ASISTENTES

	DIRECCIÓN DE ADQUISICIONES	ACTA No. 004- COMANDO INCIDENTES-2020
	ACTA DE REUNIÓN	

NOMBRE	ROL / PARTICIPACIÓN	FIRMA
Bro. 4. Mauro Alejandro Pihucho Pulas	Presidente de la Comisión Técnica.	
Ing. Xavier Andrés Cárdenas Carangui	Delegado del área requirente.	
Ing. Edison Geovanny Narváez Ruiz	Profesional afín al objeto de contratación.	
Ing. Jéssica Patricia Valverde Delgado	Secretaria del procedimiento.	
Ing. Adriana Elizabeth Zambrano Dávila	Subcomisión de Apoyo	
Ing. Edison Andrés Mosquera Villacres	Subcomisión de Apoyo	
Ing. Henry Hernán Achig Maldonado	Subcomisión de Apoyo	
Ing. Vanessa Soledad Pozo Tapia	Colegio de Ingenieros Mecánicos de Pichincha – CIMEPI	
Ing. Jorge Andrés Pavón Céspedes	Colegio de Ingenieros Mecánicos de Pichincha – CIMEPI	
Abg. Francisco Andrés Lanas Hinojosa	Subjefatura del CBDMQ	
Ing. Byron Christian Gualán Ontaneda	Dirección de Adquisiciones CBDMQ	

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;

(5) Considerando que el artículo 4 de la Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ 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;

⁽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).

⁽⁶⁾ DO L 100 de 19.4.1994, p. 42.

- (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⁽¹⁾, 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;
- (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 refinado 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

⁽¹⁾ 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).

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;

- (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 ⁽²⁾; 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 ⁽³⁾; 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 ⁽⁴⁾;

- (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 ⁽⁵⁾,

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.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «Gasolina»: cualquier aceite mineral volátil destinado a alimentar los motores diesel y de encendido por chispa para propulsar vehículos, de los códigos NC 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 y 2710 00 36.
- 2) «Combustibles diesel»: los gasóleos comprendidos en el código NC 2710 00 66 utilizados para la propulsión de vehículos automóviles contemplados en las Directivas 70/220/CEE y 88/77/CEE.

⁽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).

⁽²⁾ DO L 96 de 3.4.1985, p. 25; Directiva cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ DO L 74 de 27.3.1993, p. 81.

⁽⁵⁾ DO C 102 de 4.4.1996, p. 1.

Por lo que se refiere a los gasóleos utilizados por motores de máquinas móviles no viarias y tractores agrícolas, los Estados miembros podrán exigir el mismo contenido en azufre que se indica para combustibles diesel en la presente Directiva o el contenido de azufre que se indica para combustibles diesel en la Directiva 93/12/CEE.

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 I.

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.

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.

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.

Artículo 5

Libre circulación

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

Artículo 6

Comercialización de combustibles con especificaciones medioambientales más restrictivas

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 3, 4 y 5, los Estados miembros podrán exigir que en zonas concretas únicamente puedan comercializarse los combustibles que cumplan especificaciones medioambientales más restrictivas que las establecidas en la presente Directiva, para la totalidad o para una parte del parque móvil, con miras a la protección de la salud de la población en una aglomeración específica o del medio ambiente en una zona específica particularmente sensible, desde un punto de vista ecológico, de un Estado miembro en caso de que la contaminación atmosférica constituya o pueda razonablemente preverse que va a constituir un problema grave y recurrente para la salud humana o el medio ambiente.

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.

3. El Estado miembro interesado deberá facilitar a la Comisión datos sobre la calidad del aire ambiente en la zona de que se trate, así como sobre los efectos previstos de las medidas propuestas en la calidad del aire.

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.

7. Los Estados miembros podrán someter al Consejo la decisión de la Comisión en el plazo de un mes a partir de su notificación, y a falta de decisión, podrán someter el asunto al Consejo en el plazo de un mes a partir del día en que haya expirado el plazo contemplado en el apartado 6.

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

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.

Artículo 8

Control del cumplimiento de los requisitos y presentación de informes

1. Los Estados miembros supervisarán el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3 y en el artículo 4 basándose en los métodos analíticos enunciados en los anexos I y II.

2. La Comisión fomentará la elaboración de un sistema uniforme para los sistemas de control de la calidad de los combustibles. A efectos de la elaboración de dicho sistema, la Comisión podrá solicitar la asistencia del Comité Europeo de Normalización.

3. La Comisión establecerá un formato común para la presentación de un resumen de los datos nacionales sobre la calidad de los combustibles no más tarde del 30 de junio de 2000.

4. Cada año, a partir de 2002, no más tarde del 30 de junio, los Estados miembros presentarán a la Comisión su resumen relativo al año civil anterior.

Artículo 9

Procedimiento de revisión

1. Periódicamente, y por primera vez dentro de los doce meses siguientes a la fecha de adopción de la presente Directiva, pero en cualquier caso, no más tarde del 31 de diciembre de 1999, la Comisión, a la luz de la evaluación llevada a cabo de conformidad con los requisitos fijados en el artículo 3 de la Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo ⁽¹⁾, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta para la revisión de la presente Directiva, como parte integrante de la estrategia elaborada para producir efectos que se ajusten a las exigencias de las normas sobre la calidad del aire en la Comunidad y alcanzar objetivos conexos.

2. La propuesta incluirá especificaciones medioambientales que complementen las especificaciones obligatorias establecidas en el anexo III para la gasolina y en el anexo IV para el gasóleo basándose, entre otros factores, en los conocimientos adquiridos en cuanto a los requisitos de reducción de las emisiones en materia de calidad del aire, de funcionamiento efectivo de las nuevas tecnologías de reducción de la contaminación, y de avances en los mercados internacionales de combustible.

3. Además de las disposiciones contenidas en los apartados 1 y 2, 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 10

Procedimiento de adaptación al progreso técnico

Cualquier modificación necesaria para adaptar los métodos de medición establecidos en la sección derecha («prueba») de los anexos I, II, III y IV de la presente Directiva para acomodarlos al progreso técnico será adoptada por la Comisión asistida por el Comité creado de acuerdo con el artículo 12 de la Directiva 96/62/CE ⁽²⁾ y con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 11 de la presente Directiva.

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.

Artículo 11

Procedimiento del Comité

1. El representante de la Comisión presentará al Comité contemplado en el artículo 10 un proyecto de las medidas que deban tomarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. Con motivo de la votación en el Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente citado. El presidente no tomará parte en la votación.

2. La Comisión adoptará las medidas previstas cuando sean conformes al dictamen del Comité.

Cuando las medidas previstas no sean conformes al dictamen del Comité o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si transcurrido el plazo de tres meses a partir del momento en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

⁽¹⁾ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

⁽²⁾ DO L 296 de 21.11.1996, p. 55.

*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.

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.

Hecho en Luxemburgo, el 13 de octubre de 1998.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. M. GIL-ROBLES

Por el Consejo

El Presidente

C. EINEM

ANEXO I

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

Tipo: gasolina

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Prueba	
		Mínimos	Máximos	Método	Fecha de publicación ^(*)
Índice de octanos investigado		95	—	EN 25164	1993
Índice de octanos motor		85	—	EN 25163	1993
Presión de vapor (Método Reid)					
— período estival ⁽²⁾	kPa	—	60,0	EN 12	1993
Destilación:					
— evaporado a 100 °C	% v/v	46,0	—	EN-ISO 3405	1988
— evaporado a 150 °C	% v/v	75,0	—		
Análisis de los hidrocarburos:					
— olefinas	% v/v	—	18,0 ⁽³⁾	ASTM D1319	1995
— aromáticos		—	42,0	ASTM D1319	1995
— benceno		—	1,0	pr.EN 12177	1995 ^(*)
Contenido de oxígeno	% m/m	—	2,7	EN 1601	1996
Oxigenados:					
— Metanol (deberán añadirse agentes estabilizadores)	% v/v	—	3	EN 1601	1996
— Etanol (deberán añadirse agentes estabilizadores)	% v/v	—	5	EN 1601	1996
— Alcohol isopropílico	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Alcohol tert-butil	% v/v	—	7	EN 1601	1996
— Alcohol Iso-butil	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Éteres que contengan 5 átomos o más de carbono por molécula	% v/v	—	15	EN 1601	1996
Otros compuestos oxigenados ⁽⁴⁾	% v/v	—	10	EN 1601	1996
Contenido de azufre	mg/Kg	—	150	pr.EN-ISO/DIS 14596	1996 ^(*)
Contenido de plomo	g/l	—	0,005	EN 237	1996

(*) El mes de publicación se incluirá a su debido tiempo.

(1) Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para determinar los valores límite, se ha recurrido a los términos del documento 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 = reproducibilidad). Los resultados de las mediciones individuales deben interpretarse sobre la base de los criterios descritos en la norma ISO 4259 (publicada en 1995).

(2) 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, el período estival comenzará no más tarde del 1 de junio y no terminará hasta el 31 de agosto; el RVP se limitará a 70 kPa.

(3) Excepto para la gasolina normal sin plomo [índice mínimo de octanos motor (MON) de 81 e índice de octanos investigado (RON) de 91], el contenido máximo de olefina será del 21 % v/v. Estos límites no impedirán la introducción en el mercado de un Estado miembro de otras gasolinas sin plomo con índices de octanos más bajos que los fijados en el presente anexo.

(4) Otros monoalcoholes con punto de destilación final no superior al punto de destilación final establecido en las especificaciones nacionales o, en ausencia de éstas, en las especificaciones industriales correspondientes a los combustibles de los motores.

ANEXO II

CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES DE LOS COMBUSTIBLES COMERCIALIZADOS PARA SU USO EN VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA

Tipo: Diesel

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Prueba	
		Mínimos	Máximos	Método	Fecha de publicación
Índice de cetano		51,0	—	EN-ISO 5165	1992
Densidad a 15 °C	Kg/m ³	—	845	EN-ISO 3675	1995
Destilación: — punto 95 % vol	°C	—	360	EN-ISO 3405	1988
Hidrocarburos policíclicos aromáticos	% m/m	—	11	IP 391	1995
Contenido en azufre	mg/Kg	—	350	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)

(*) El mes de publicación se añadirá a su debido tiempo.

(1) Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para determinar los valores límite, se ha recurrido a los términos del documento 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 = reproducibilidad). Los resultados de las mediciones individuales se interpretarán sobre la base de los criterios descritos en la norma ISO 4259 (publicada en 1995).

ANEXO III

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

Tipo: gasolina

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Prueba	
		Mínimos	Máximos	Método	Fecha de publicación
Índice de octanos investigado		95		EN 25164	1993
Índice de octanos motor		85		EN 25163	1993
Presión de vapor (Método Reid), período estival	kPa	—			
Destilación:					
— evaporado a 100 °C	% v/v	—	—		
— evaporado a 150 °C	% v/v	—	—		
Añálisis de los hidrocarburos:					
— olefinas	% v/v	—			
— aromáticos	% v/v	—	35,0	ASTM D 1319	1995
— benceno	% v/v	—			
Contenido de oxígeno	% m/m	—			
Contenido de azufre	mg/Kg	—	50	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)
Contenido de plomo	g/l	—			

(*) El mes de publicación se añadirá a su debido tiempo.

(1) Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para determinar los valores límite, se ha recurrido a los términos del documento 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 = reproducibilidad). Los resultados de las mediciones individuales se interpretarán sobre la base de los criterios descritos en la norma ISO 4259 (publicada en 1995).