

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** **DIRECTIVA 94/63/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

din 20 decembrie 1994

privind controlul emisiilor de compuși organici volatili (COV) rezultați din depozitarea carburanților și din distribuția acestora de la terminale la stațiile de distribuție a carburanților

(JO L 365, 31.12.1994, p. 24)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 septembrie 2003	L 284	1	31.10.2003
► <u>M2</u>	Regulamentul (CE) NR. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008	L 311	1	21.11.2008



**DIRECTIVA 94/63/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI**

din 20 decembrie 1994

**privind controlul emisiilor de compuși organici volatili (COV)
rezultați din depozitarea carburanților și din distribuția acestora
de la terminale la stațiile de distribuție a carburanților**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 100a,

având în vedere propunerea Comisiei (1),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social (2),

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 189b din tratat (3),

întrucât programele de acțiune succesive ale Comunităților Europene privind protecția mediului (4) au subliniat importanța prevenirii și reducerii poluării aerului;

întrucât emisiile de compuși organici volatili (COV) din carburanți și solvenți din Comunitate vor fi de ordinul a 10 milioane tone pe an, dacă nu se va lua nici o măsură de control; întrucât emisiile COV contribuie la formarea de oxidanți fotochimici, cum ar fi ozonul, care, în concentrație ridicată, pot dăuna sănătății umane, vegetației și materialelor; întrucât unele emisii COV din carburanți sunt clasificate drept toxice, cancerigene sau teratogene;

întrucât, la 2 aprilie 1992, Comunitatea a semnat Protocolul la Convenția din 1979 privind poluarea transfrontalieră pe termen lung a aerului referitoare la controlul emisiilor de compuși organici volatili (COV) sau fluxurile lor transfrontaliere, care prevede o reducere considerabilă a emisiilor COV;

întrucât o etapă semnificativă în strategia de reducere globală a emisiilor COV a reprezentat-o Directiva 91/441/CEE a Consiliului din 26 iunie 1991 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile împotriva poluării aerului prin emisiile de la autovehicule (5), care prevede reducerea cu 80 % până la 90 %, pe parcursul a 10 până la 15 ani, a emisiilor COV produse de gazele de eșapament și a emisiilor prin evaporare ale autovehiculelor, reprezentând în prezent aproximativ 40 % din emisiile COV în atmosferă provocate de om; întrucât, la data adoptării directivei menționate, Comisiei i s-a solicitat să prezinte o propunere de directivă privind măsurile de reducere a pierderilor prin evaporare în fiecare etapă a procesului de depozitare și distribuție a carburanților;

întrucât emisiile COV din rețeaua de depozitare și distribuție a carburanților reprezintă aproximativ 500 000 tone pe an sau aproximativ 5 % din emisiile totale de compuși organici volatili provocate de om în cadrul Comunității; întrucât aceste emisii reprezintă o contribuție semnificativă la poluarea aerului, în special în zonele urbane;

(1) JO C 227, 3.9.1992, p. 3 și JO C 270, 6.10.1993, p. 12.

(2) JO C 73, 15.3.1993, p. 6.

(3) Avizul Parlamentului European din 24 iunie 1994 (JO C 194, 19.7.1993, p. 325), Poziția comună a Consiliului din 4 octombrie 1993 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Parlamentului European din 9 martie 1994 (JO C 91, 28.3.1994, p. 82). Confirmat la 2 decembrie 1994 (JO C 342, 20.12.1993, p. 15). Proiect comun al Comitetului de conciliere din 8 noiembrie 1994.

(4) JO C 112, 20.12.1973, p. 1, JO C 139, 13.6.1977, p. 1; JO C 46, 17.2.1983, p. 1 și JO C 328, 7.12.1987, p. 1.

(5) JO L 242, 30.8.1991, p. 1.

▼B

întrucât tehnologiile existente pot asigura o reducere considerabilă a pierderilor prin evaporare în rețeaua de distribuție a carburanților, nu în cea mai mică măsură prin recuperarea vaporilor generați;

întrucât, din motive de standardizare internațională și de siguranță în timpul încărcării navelor, trebuie elaborate standarde la nivelul Organizației Maritime Internaționale pentru sisteme de control și de recuperare a vaporilor care să fie aplicate atât instalațiilor de încărcare, cât și navelor; întrucât, în consecință, Comunitatea trebuie să se străduiască să se asigure că sunt introduse dispozițiile necesare în Convenția MARPOL în timpul revizuirii actuale a MARPOL, care trebuie să se încheie în 1996; întrucât, în eventualitatea în care Convenția MARPOL nu este revizuită în acest sens, Comunitatea, după discuții cu principalii săi parteneri comerciali, trebuie să propună măsuri adecvate care să fie aplicate navelor și instalațiilor portuare care deservească navele;

întrucât vor fi necesare noi acțiuni pentru reducerea emisiilor de vapori în timpul operațiunilor de realimentare la stațiile de carburanți, care se ridică în prezent la aproximativ 200 000 tone pe an, controlându-se astfel toate emisiile de vapori în timpul distribuției carburanților;

întrucât, pentru a se evita denaturarea concurenței și pentru a se asigura funcționarea pieței interne, este necesar să se armonizeze anumite măsuri privind distribuția carburanților pe baza unui nivel ridicat de protecție a mediului;

întrucât trebuie să se ia în considerare, totuși, avantajele și problemele care pot rezulta din întreprinderea unor acțiuni sau lipsa acestora; întrucât, în consecință, este adecvat să se prevadă posibilități de derogare și, în unele cazuri, excluderi; întrucât anumitor state membre trebuie să li se dea și posibilitatea unor termene mai lungi de adaptare, pentru a lua în considerare orice măsură de protecție a mediului, de orice natură, pe care ar fi putut deja să o adopte în acest domeniu sau problemele deosebite care rezultă din măsurile prevăzute de prezenta directivă datorită structurii rețelelor lor;

întrucât acțiunile întreprinse de Comunitate trebuie să ia în considerare condițiile de mediu din diferite regiuni ale Comunității; întrucât, în această privință, statele membre trebuie să poată susține sau impune măsuri mai severe legate de pierderile prin evaporare de la instalațiile fixe de pe întregul lor teritoriu sau în zonele geografice în care se stabilește că astfel de măsuri sunt necesare pentru protecția sănătății oamenilor sau pentru protecția mediului din cauza condițiilor speciale;

întrucât dispozițiile de la alineatul (1) din articolele 3, 4 și 6 din prezenta directivă se aplică fără a aduce atingere Directivei 83/189/CEE a Consiliului din 28 martie 1983 care stabilește procedura de informare în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice ⁽¹⁾;

întrucât este necesar să se introducă specificații armonizate pentru echipamentul de încărcare prin partea inferioară a autocisternelor în vederea asigurării posibilității comerțului liber cu carburanți și echipamente în cadrul Comunității și pentru a se asigura un nivel ridicat de securitate; întrucât trebuie să se prevadă standardizarea acestor specificații, precum și posibilitatea de a le adapta la progresul tehnic;

întrucât trebuie să se constituie un comitet pentru a asista Comisia în adaptarea la progresul tehnic a anexelor la prezenta directivă,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

⁽¹⁾ JO L 109, 26.4.1983, p. 8. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia 92/400/CEE a Comisiei (JO L 221, 6.8.1992, p. 55).

▼B*Articolul 1***Domeniul de aplicare**

Prezenta directivă se aplică procedeelelor, instalațiilor, vehiculelor și navelor utilizate pentru depozitarea, încărcarea și transportul carburanților de la un terminal la altul sau de la un terminal la o stație de carburanților.

*Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentei directive:

- (a) „carburanți” înseamnă orice derivat petrolier, aditivat sau neaditivat, având o presiune a vaporilor (metoda Reid) de cel puțin 27,6 kilopascali, care este destinat utilizării drept carburant pentru autovehicule, cu excepția gazelor petroliere lichefiate (GPL);
- (b) „vapori” înseamnă orice compus gazos care se evaporă din carburanți;
- (c) „instalație de depozitare” înseamnă orice rezervor staționar de la un terminal utilizat pentru depozitarea carburanților;
- (d) „terminal” înseamnă orice instalație care este utilizată pentru depozitarea și încărcarea carburanților în autocisterne, vagoane-cisternă sau nave, inclusiv instalațiile de depozitare din locul de amplasare a echipamentului;
- (e) „container mobil” înseamnă orice rezervor, transportat pe cale ferată, terestră sau navigabilă, utilizat pentru transportul carburanților de la un terminal la altul sau de la un terminal la o stație de carburanților;
- (f) „stație de carburanți” înseamnă orice instalație în care carburanții sunt transferați în rezervoarele de carburanți ale autovehiculelor din rezervoare de depozitare staționare;
- (g) instalații de depozitare a carburanților, instalații de încărcare a carburanților, stații de carburanți și containere mobile „existente” înseamnă acele instalații, stații de carburanți și containere mobile care erau în funcțiune înainte de data menționată la articolul 10 sau pentru care s-a acordat, înainte de data menționată la articolul 10, o autorizație individuală de construcție sau de funcționare, dacă legislația națională impune acest lucru;
- (h) „nou” în legătură cu instalațiile de depozitare a carburanților, instalațiile de încărcare, stațiile de carburanți și containerele mobile înseamnă acele instalații, stații de carburanți și containere mobile care nu sunt menționate la litera (g);
- (i) „cantitatea totală tranzitată” înseamnă cea mai mare cantitate anuală totală de carburanți încărcată de la o instalație de încărcare a unui terminal sau a unei stații de carburanți în containere mobile pe parcursul celor trei ani precedenți;
- (j) „unitate de recuperare a vaporilor” înseamnă echipamentele de recuperare a carburanților din vapori, inclusiv eventualele sisteme de rezervoare-tampon de la un terminal;
- (k) „navă” înseamnă un vas de pe căile navigabile interioare, astfel cum este definit în capitolul 1 al Directivei 82/714/CEE a Consiliului din 4 octombrie 1982 de stabilire a cerințelor tehnice pentru vasele de pe căile navigabile interioare ⁽¹⁾;
- (l) „valoare de referință țintă” înseamnă valoarea orientativă dată pentru evaluarea generală a conformității măsurilor tehnice din

⁽¹⁾ JO L 301, 28.10.1982, p. 1.

▼B

anexe, care, fără a fi o valoare limită, servește la determinarea nivelului de funcționare a instalațiilor, terminalelor și stațiilor de carburanți individuale;

- (m) „stocare intermediară a vaporilor” înseamnă stocarea intermediară a vaporilor în rezervorul cu capac fix al unui terminal, în vederea transferului ulterior către un alt terminal în scopul recuperării. Transferul vaporilor dintr-o instalație de depozitare în alta a aceluiași terminal nu este considerată stocare intermediară a vaporilor în sensul prezentei directive;
- (n) „instalație de încărcare” înseamnă orice instalație de la un terminal în care carburanții pot fi încărcăți în containere mobile. Instalațiile de încărcare pentru autocisterne conțin unul sau mai multe brațe articulate;
- (o) „braț articulat” înseamnă orice structură de la un terminal prin care carburanții pot fi încărcăți în câte o singură autocisternă o dată.

*Articolul 3***Instalații de depozitare în terminale**

- (1) Instalațiile de depozitare sunt proiectate și exploatate în conformitate cu dispozițiile tehnice din anexa I.

Aceste dispoziții sunt destinate reducerii pierderii anuale totale de carburanți rezultate din încărcarea și depozitarea în fiecare instalație de depozitare din terminale la un nivel inferior valorii de referință țintă de 0,01 masă supra masă (m/m) % din cantitatea totală tranzitată.

Statele membre pot menține sau impune măsuri mai severe pe întregul lor teritoriu sau în zonele geografice în care se stabilește că aceste măsuri sunt necesare pentru protecția sănătății oamenilor sau a mediului datorită unor condiții specifice.

Statele membre pot adopta măsuri tehnice pentru reducerea pierderilor de carburanți, în afara celor stabilite în anexa I, dacă se demonstrează că aceste măsuri alternative au cel puțin aceeași eficiență.

Statele membre informează celelalte state membre și Comisia în legătură cu măsurile în vigoare sau măsurile speciale menționate în prezentul alineat pe care preconizează să le adopte, precum și în legătură cu motivele care le justifică.

- (2) Dispozițiile alineatului (1) se aplică:
- (a) de la data menționată la articolul 10, pentru instalațiile noi;
 - (b) în termen de trei ani de la data menționată la articolul 10, pentru instalațiile existente, în cazul în care, la un terminal, cantitatea totală tranzitată depășește 50 000 tone/an;
 - (c) în termen de șase ani de la data menționată la articolul 10, pentru instalațiile existente, în cazul în care, la un terminal, cantitatea totală tranzitată depășește 25 000 tone/an;
 - (d) în termen de nouă ani de la data menționată la articolul 10, pentru toate celelalte instalații de depozitare existente în terminale.

*Articolul 4***Încărcarea și descărcarea containerelor mobile la terminale**

- (1) Echipamentele de încărcare și descărcare sunt proiectate și exploatate în conformitate cu dispozițiile tehnice din anexa II.

Aceste dispoziții sunt destinate reducerii pierderii totale anuale de carburanți rezultate din încărcarea și descărcarea containerelor mobile la terminale la niveluri mai scăzute decât valoarea de referință țintă de 0,005 m/m % din cantitatea totală tranzitată.

▼B

Statele membre pot menține sau impune măsuri mai severe pe întregul lor teritoriu sau în zonele geografice în care se stabilește că aceste măsuri sunt necesare pentru protecția sănătății umane sau pentru protecția mediului datorită unor condiții specifice.

Statele membre pot adopta alte măsuri tehnice pentru reducerea pierderilor de carburanți, în afara celor stabilite în anexa II, dacă se demonstrează că aceste măsuri alternative au cel puțin aceeași eficiență.

Statele membre informează celelalte state membre și Comisia în legătură cu măsurile în vigoare sau măsurile speciale menționate în prezentul alineat pe care preconizează să le adopte, precum și în legătură cu motivele care le justifică. Comisia verifică compatibilitatea acestor măsuri cu dispozițiile tratatului și cu cele din prezentul alineat.

▼M2

Toate terminalele care dispun de instalații de încărcare pentru autocisterne trebuie echipate cu cel puțin un braț articulată care să îndeplinească specificațiile echipamentului de încărcare prin partea inferioară prevăzute în anexa IV. Comisia reanalizează la intervale regulate specificațiile respective și, dacă este cazul, le revizuieste. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 8 alineatul (2).

▼B

(2) Dispozițiile alineatului (1) se aplică:

- (a) de la data menționată la articolul 10, pentru noile terminale, în vederea încărcării în autocisterne, vagoane-cisternă și/sau nave;
- (b) în termen de trei ani de la data menționată la articolul 10 pentru terminalele existente de încărcare în autocisterne, în vagoane-cisternă și/sau nave care tranzitează o cantitate totală de carburanți mai mare de 150 000 tone/an;
- (c) în termen de șase ani de la data menționată la articolul 10 pentru terminalele existente de încărcare în autocisterne și/sau vagoane-cisternă care tranzitează o cantitate totală de carburanți mai mare de 25 000 tone/an;
- (d) în termen de nouă ani de la data menționată la articolul 10 pentru toate celelalte instalații de încărcare existente la terminalele de încărcare în autocisterne și/sau vagoane-cisternă.

(3) În termen de nouă ani de la data menționată la articolul 10 cerințele privind echipamentul de încărcare prin partea inferioară prevăzute la anexa IV se aplică tuturor brațelor articulate de încărcare a autocisternelor, din toate terminalele, în afara cazurilor în care beneficiază de o derogare în condițiile menționate la alineatul (4).

(4) Prin derogare, dispozițiile alineatelor (1) și (3) nu se aplică:

- (a) terminalelor existente care tranzitează o cantitate de carburanți mai mică de 10 000 tone/an;
- (b) terminalelor noi care tranzitează o cantitate de carburanți mai mică de 5 000 tone/an situate pe mici insule îndepărtate.

Statele membre informează Comisia, prin procedurile de raportare menționate la articolul 9, în legătură cu terminalele pentru care se face derogare.

(5) Spania poate acorda o derogare de un an în raport cu calendarul stabilit la alineatul (2) litera (b).

*Articolul 5***Containerele mobile**

(1) Containerele mobile sunt proiectate și exploatate astfel încât să se asigure respectarea următoarelor cerințe:

▼B

- (a) containerele mobile se proiectează și se exploatează astfel încât să se asigure reținerea vaporilor remanenți în container după descărcarea carburanților;
- (b) containerele mobile care aprovizionează cu carburanți stațiile de carburanți și terminalele se proiectează și se exploatează astfel încât să se asigure captarea și reținerea vaporilor de retur proveniți de la instalațiile de depozitare din stațiile de carburanți sau din terminale. În cazul vagoanelor-cisternă, această cerință se aplică numai dacă acestea aprovizionează stații de carburanți sau terminale unde se realizează depozitarea intermediară a vaporilor;
- (c) reținerea în container a vaporilor menționați la literele (a) și (b) până când are loc o nouă operațiune de reîncărcare la un terminal, în cazul în care aceștia nu au fost evacuați prin supape reductoare de presiune.

Dacă, după descărcarea carburanților, containerul mobil este folosit pentru alt produs decât carburanții și nu este posibilă recuperarea sau depozitarea intermediară a vaporilor, se permite aerisirea containerului numai în zone geografice în care pare improbabil ca emisiile să afecteze în mod semnificativ sănătatea oamenilor și mediul;

- (d) autoritățile competente din statele membre trebuie să ia măsuri pentru ca autocisternelor să le fie verificate cu regularitate etanșitatea la vapori printr-un test de presiune, iar supapele de vid/de presiune ale tuturor containerelor mobile să fie inspectate periodic pentru verificarea funcționării lor corecte.
- (2) Dispozițiile alineatului (1) se aplică:
- (a) de la data menționată la articolul 10 pentru autocisterne vagoane-cisternă și nave noi;
 - (b) în termen de trei ani de la data menționată la articolul 10 pentru vagoane-cisternă și nave existente care se încarcă la un terminal căruia i se aplică cerințele articolului 4 alineatul (1);
 - (c) pentru autocisternele existente, modificate pentru încărcare prin partea inferioară în conformitate cu cerințele tehnice specificate în anexa IV.
- (3) Prin derogare, dispozițiile alineatului (1) literele (a), (b) și (c) nu se aplică în cazul pierderilor de vapori rezultate din operațiunile de măsurare a nivelului prin utilizarea tijeilor de nivel la:
- (a) containere mobile existente;
 - (b) containere mobile noi care intră în exploatare în timp de 4 ani de la data menționată la articolul 10.

*Articolul 6***Încărcarea instalațiilor de depozitare din stațiile de carburanți**

- (1) Echipamentele de încărcare și depozitare sunt proiectate și exploatare în conformitate cu dispozițiile tehnice din anexa III.

Aceste dispoziții sunt destinate reducerii pierderii totale anuale de carburanți rezultând din încărcarea în instalațiile de depozitare din stațiile de distribuție a produselor petroliere la niveluri inferioare valorii de referință de 0,01 m/m % din cantitatea totală de carburanți tranzitată.

Statele membre pot menține sau impune măsuri mai severe pe întregul lor teritoriu sau în zonele geografice în care se stabilește că aceste măsuri sunt necesare pentru protecția sănătății oamenilor sau pentru protecția mediului datorită unor condiții specifice.

Statele membre pot adopta și alte măsuri tehnice pentru reducerea pierderilor de carburanți, în afara celor stabilite în anexa III, dacă se demonstrează că aceste măsuri alternative au cel puțin aceeași eficiență.

▼B

Statele membre informează celelalte state membre și Comisia în legătură cu măsurile în vigoare sau măsurile speciale menționate în prezentul alineat pe care preconizează să le adopte, precum și în legătură cu motivele care le justifică.

- (2) Dispozițiile alineatului (1) se aplică după cum urmează:
- (a) de la data menționată la articolul 10 pentru stațiile de distribuție noi;
- (b) în termen de trei ani de la data menționată la articolul 10:
- pentru stațiile de carburanți existente care tranzitează o cantitate totală de carburanți mai mare de 1 000 m³/an;
 - pentru stațiile de carburanți existente care sunt situate într-o zonă geografică cu activități lucrative, indiferent de cantitatea totală de carburanți tranzitată;
- (c) în termen de șase ani de la data menționată la articolul 10, pentru stațiile de carburanți existente care tranzitează o cantitate totală de carburanți mai mare de 500 m³/an;
- (d) în termen de nouă ani de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, pentru toate celelalte stații de carburanți existente.
- (3) Prin derogare, dispozițiile alineatelor (1) și (2) nu se aplică stațiilor de distribuție care tranzitează o cantitate totală de carburanți mai mică de 100 m³/an.
- (4) Pentru stațiile de carburanți care tranzitează anual o cantitate totală de carburanți mai mică de 500 m³/an și care se află în zone geografice sau pe amplasamente în care este puțin probabil ca emisiile de compuși organici volatili să dăuneze în mod semnificativ sănătății oamenilor și mediului, statele membre pot acorda o derogare de la cerințele alineatului (1).

Statele membre furnizează Comisiei informații detaliate despre zonele în care intenționează să acorde aceste derogări în cadrul procedurilor de raportare menționate la articolul 9 și, ulterior, în legătură cu modificarea acestor zone.

- (5) Regatul Țărilor de Jos poate acorda o derogare de la calendarul stabilit la alineatul (2) în următoarele condiții:
- aplicarea cerințelor din prezentul articol se înscrie în cadrul unui program național existent mai larg pentru stațiile de carburanți care abordează simultan diferite probleme de mediu, cum ar fi poluarea apei, poluarea aerului, poluarea solului și poluarea prin deșeurii, a căror punere în aplicare este strict programată;
 - calendarul poate varia cu cel mult doi ani, planul în ansamblu fiind finalizat în termenul stabilit la alineatul (2) litera (d);
 - decizia de derogare de la programul stabilit la alineatul (2), precum și informațiile detaliate privind domeniul de aplicare și termenul derogării sunt comunicate Comisiei.
- (6) Regatul Spaniei și Republica Portugheză pot acorda o derogare de un an de la calendarul prevăzut la alineatul (2) litera (b).

▼M2*Articolul 7***Adaptarea la progresul tehnic**

Cu excepția valorilor-limită prevăzute în anexa II punctul 2, Comisia poate adapta anexele la prezenta directivă la progresul tehnic. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 8 alineatul (2).

▼ M1*Articolul 8***Comitetul**

(1) Comisia este asistată de un comitet.

▼ M2

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

▼ B*Articolul 9***Controlul și raportarea**

Rapoartele privind punerea în aplicare prezentei directive se realizează conform procedurii stabilite la articolul 5 din Directiva 91/692/CEE a Consiliului din 23 decembrie 1991 de standardizare și raționalizare a rapoartelor referitoare la punerea în aplicare a anumitor directive legate de mediu ⁽¹⁾. Comisia este invitată să însoțească primul raport, dacă este cazul, de propuneri de modificare a prezentei directive, inclusiv, în special extinderea domeniului de aplicare pentru a include sistemele de control și recuperare a vaporilor pentru instalațiile de încărcare și pentru nave.

*Articolul 10***Transpunere în legislația internă**

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 1995. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 11***Dispoziție finală**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

⁽¹⁾ JO L 377, 31.12.1991, p. 48.



ANEXA I

DISPOZIȚII PRIVIND INSTALAȚIILE DE DEPOZITARE DIN TERMINALE

1. Peretele exterior și capacul rezervoarelor de deasupra solului trebuie vopsite într-o culoare cu un indice total de reflectare a căldurii de cel puțin 70 %. Aceste operațiuni pot fi programate astfel încât să fie îndeplinite ca o parte a ciclurilor uzuale de întreținere a rezervoarelor, în cadrul unei perioade de trei ani. Statele membre pot acorda o derogare de la această dispoziție în situații care impun protecția zonelor peisagistice speciale, desemnate de autoritatea națională în domeniu.

Această dispoziție nu se aplică rezervoarelor legate la o unitate de recuperare a vaporilor, care se conformează cerințelor prevăzute la punctul 2 din anexa II.

2. Rezervoarele cu capac plutitor extern trebuie echipate cu un dispozitiv de etanșare primară, care să acopere spațiul circular dintre peretele rezervorului și marginea exterioară a capacului plutitor, și cu un dispozitiv de etanșare secundară montat deasupra celui primar. Dispozitivele trebuie să fie astfel proiectate încât să asigure un grad de reținere a vaporilor de cel puțin 95 % din gradul de reținere realizat de un rezervor comparabil cu capac fix, fără dispozitive de reținere a vaporilor (adică un rezervor cu capac fix care are doar o supapă de vacuum/reductoare de presiune).
3. Toate instalațiile noi de depozitare din terminale, la care recuperarea vaporilor este cerută conform articolului 4 din directivă (a se vedea anexa II), trebuie să fie:
 - (a) rezervoare cu capac fix, conectate la o unitate de recuperare a vaporilor, în conformitate cu cerințele anexei II sau
 - (b) rezervoare cu capac plutitor, extern sau intern, echipate cu dispozitive de etanșare primară și secundară pentru a atinge cerințele de performanță prevăzute la punctul 2.
4. Rezervoarele cu capac fix existente trebuie să îndeplinească una dintre următoarele condiții:
 - (a) să fie conectate la o unitate de recuperare a vaporilor, în conformitate cu cerințele anexei II sau
 - (b) să aibă un capac plutitor intern prevăzut cu un dispozitiv de etanșare primară care trebuie proiectat astfel încât să asigure un grad de reținere a vaporilor de cel puțin 90 % comparativ cu un rezervor cu capac fix, fără dispozitive pentru reținerea vaporilor.
5. Cerințele pentru dispozitivele de reținere a vaporilor menționate la punctele 3 și 4 nu se aplică rezervoarelor cu capac fix din terminale, la care acumularea intermediară a vaporilor este permisă conform punctului 1 din anexa II.



ANEXA II

**DISPOZIȚII PRIVIND INSTALAȚIILE DE ÎNCĂRCARE ȘI
DESCĂRCARE LA TERMINALE**

1. Vaporii generați în timpul operațiunii de încărcare cu carburanți a unui container mobil trebuie aduși printr-o țevă de legătură etanșă la o unitate de recuperare a vaporilor, pentru regenerare la terminal.

Această dispoziție nu se aplică autocisternelor cu încărcare prin partea superioară atât timp cât acest sistem de încărcare este permis.

La terminalele la care se realizează încărcarea carburanților în nave fluviale, unitatea de recuperare a vaporilor poate fi înlocuită cu una de incinerare, în cazul în care recuperarea vaporilor este nesigură sau imposibilă din punct de vedere tehnic datorită volumului de vaporii generat. Cerințele impuse unității de recuperare a vaporilor, referitoare la emisiile atmosferice generate, se aplică și unității de incinerare a vaporilor.

La terminalele care realizează o cantitate totală tranzitată mai mică de 25 000 tone/an, recuperarea imediată a vaporilor poate fi înlocuită cu depozitarea intermediară a acestora la terminal.

2. Concentrația medie a vaporilor evacuați de la recuperarea vaporilor – unitate adaptată pentru realizarea diluției în timpul procesului – nu trebuie să depășească 35 g/normal metru cub (Nm³) pentru fiecare oră.

Pentru unitățile de recuperare a vaporilor instalate înainte de 1 ianuarie 1993, Regatul Unit poate acorda o derogare de la valoarea limită de 35 g/Nm³ pentru fiecare oră, stabilită în prezenta anexă, în următoarele condiții:

- instalația trebuie să îndeplinească cerința unei valori limită de 50 g/Nm³ pentru fiecare oră măsurată conform specificațiilor stabilite în prezenta anexă;
- derogarea expiră după cel târziu nouă ani de la data menționată la articolul 10 din directivă;
- se va transmite o notificare Comisiei privind instalațiile individuale afectate de această derogare, inclusiv informații referitoare la cantitatea totală de carburanți tranzitată și la emisiile de vaporii de la instalație.

Autoritățile competente din statele membre trebuie să ia măsuri pentru stabilirea metodelor de măsurare și analiză și a frecvenței lor.

Măsurările trebuie efectuate pe parcursul unei zile de lucru complete (minimum șapte ore), în condiții normale de operare.

Procesele de măsurare pot fi continue sau discontinue. În cazul utilizării proceselor de măsurare discontinue, trebuie efectuate cel puțin patru măsurări pe oră.

Eroarea totală de măsurare datorată echipamentului folosit, gazului de etalonare și procedurii utilizate nu trebuie să depășească 10 % din valoarea măsurată.

Echipamentul folosit trebuie să fie capabil să măsoare concentrații de cel puțin 3 g/Nm³.

Precizia trebuie să fie de cel puțin 95 % din valoarea măsurată.

3. Autoritățile competente din statele membre trebuie să ia măsuri pentru ca traseele de conectare și instalațiile de țevi să fie verificate cu regularitate pentru depistarea eventualelor pierderi.
4. Autoritățile competente din statele membre trebuie să ia măsuri pentru ca, în cazul apariției unei pierderi de vaporii, operațiunile de încărcare efectuate cu braț articulată să fie întrerupte. Brațul articulată trebuie să fie prevăzut cu echipamente care să permită astfel de operațiuni de întrerupere.
5. În cazul în care este permisă încărcarea prin partea superioară a containerelor mobile, ieșirea brațului articulată de încărcare trebuie menținută în zona de la partea inferioară a containerului mobil, pentru a se evita stropirea în timpul operațiunii de încărcare.

▼B*ANEXA III***DISPOZIȚII PRIVIND INSTALAȚIILE DE ÎNCĂRCARE ȘI DEPOZITARE DIN STAȚIILE DE DISTRIBUȚIE A PRODUSELOR PETROLIERE ȘI TERMINALELE ÎN CARE SE EFECTUEAZĂ STOCAREA INTERMEDIARĂ A VAPORILOR**

Vaporii rezultați prin livrarea carburanților în instalațiile de depozitare din stațiile de distribuție a produselor petroliere și în rezervoarele cu capac fix utilizate pentru stocarea intermediară a vaporilor trebuie aduși printr-o țevă de legătură etanșă la containerul mobil care livrează carburanții. Operațiile de încărcare nu pot să aibă loc decât dacă acest dispozitiv există și funcționează adecvat.



ANEXA IV

**SPECIFICAȚII PRIVIND ÎNCĂRCAREA PRIN PARTEA INFERIOARĂ
A AUTOCISTERNELOR, COLECTAREA VAPORILOR ȘI PROTECȚIA
DE SUPRAÎNCĂRCARE A AUTOCISTERNELOR**

1. Cuplajele

- 1.1. Dispozitivul de cuplare pentru lichide de pe brațul articulat de încărcare trebuie să fie un cuplaj-mamă care să se poată asambla cu un cuplaj-tată de 4 țoli American Petroleum Institute – API (101,6 mm) situat pe vehicul, în conformitate cu:

— Practica recomandată API 1004 Ediția a șaptea, noiembrie 1988.

Încărcarea prin partea inferioară și recuperarea vaporilor pentru autovehiculele cu cisternă MC-306 (Secțiunea 2.1.1.1 – Tipuri de dispozitive de cuplare folosite pentru încărcare prin partea inferioară).

- 1.2. Dispozitivul de cuplare pentru colectarea vaporilor de pe furtunul de colectare a vaporilor, montat pe brațul articulat pentru încărcare, trebuie să fie un cuplaj-mamă cu camă și canelură, care trebuie să se poată asambla cu un cuplaj-tată cu camă și canelură de 4 țoli (101,6 mm), situat pe vehicul, în conformitate cu:

— Practica recomandată API 1004 Ediția a șaptea, noiembrie 1988.

Încărcarea prin partea inferioară și recuperarea vaporilor pentru autovehiculele cu cisternă MC-306 (Secțiunea 4.1.1.2 – Dispozitiv de cuplare pentru recuperare vapori).

2. Condițiile de încărcare

- 2.1. Debitul normal de încărcare a lichidului trebuie să fie de 2 300 litri pe minut (maximum 2 500 litri pe minut) pe braț articulat de încărcare.
- 2.2. În cazul în care terminalul operează la capacitatea maximă, este permisă generarea, în sistemul de colectare a vaporilor (inclusiv unitatea de recuperare a vaporilor) al brațului articulat, a unei contrapresiuni maxime de 55 milibari, pe acea parte a vehiculului pe care este situat dispozitivul de cuplare pentru colectarea vaporilor.
- 2.3. Toate vehiculele omologate pentru încărcare prin partea inferioară trebuie să fie prevăzute cu o placă de identificare pe care se va specifica numărul maxim permis de brațe articulate de încărcare care pot fi operate simultan și fără pierdere de vapori prin supapele compartimentelor P și V, atunci când presiunea maximă de întoarcere în instalație este de 55 milibari, conform specificației prevăzute la punctul 2.2.

3. Legarea la pământ a vehiculului/detectarea supraîncărcării

Brațul articulat de încărcare trebuie să fie prevăzut cu o unitate de control și detectare a supraîncărcării care, atunci când este conectată la vehicul, trebuie să dea un semnal de permisiune cu protecție intrinsecă, pentru a permite încărcarea, atât timp cât senzorii de supraîncărcare nu detectează nivelul maxim admisibil.

- 3.1. Vehiculul trebuie să fie conectat la unitatea de control de pe brațul articulat printr-un conector electric standard industrial de 10 pin. Conectorul-tată trebuie montat pe vehicul, iar conectorul-mamă trebuie atașat la un cablu mobil conectat la unitatea de control montată pe brațul articulat.
- 3.2. Detectorii de nivel maxim de pe vehicul trebuie să fie senzori termistor bifilari, senzori optici bifilari, senzori optici multifilari (5 fire) sau un echivalent compatibil, care să asigure protecția intrinsecă a sistemului. (NB: termistorii trebuie să aibă un coeficient de temperatură negativ).
- 3.3. Unitatea de control amplasată pe brațul articulat trebuie să fie compatibilă atât cu sistemul bifilar, cât și cu sistemul multifilar (5 fire) al autovehiculului.
- 3.4. Vehiculul trebuie să fie legat la brațul articulat prin conductorul de întoarcere (fir neutru) al senzorilor de supraîncărcare care se va lega la conectorul-tată de 10 pin prin intermediul șasiului vehiculului. Conectorul-

▼B

mamă de 10 pin trebuie să fie conectat la carcasa unității de control, carcasa care trebuie să fie conectată la legătura cu pământul a brațului articulat.

- 3.5. Toate vehiculele omologate pentru încărcare prin partea inferioară vor purta o placă de identificare (conform 2.3) care să specifice tipul de senzori instalați pentru detectarea supraîncărcării (de exemplu, 2-fire sau 5-fire).

4. Amplasarea conexiunilor

- 4.1. Proiectarea instalațiilor de încărcare a carburanților și de colectare a vaporilor de pe brațul articulat de încărcare trebuie să se bazeze pe următoarele caracteristici ale conectării vehiculului.
- 4.1.1. Axa dispozitivelor de cuplare pentru transvazarea lichidului se situează la o înălțime maximă de 1,4 m (pentru vehicul neîncărcat) și minimă de 0,5 m (pentru vehicul încărcat), înălțimea optimă fiind între 0,7 m și 1,0 m.
- 4.1.2. Distanța pe orizontală a dispozitivelor de cuplare pentru transvazarea lichidului nu trebuie să fie mai mică de 0,25 m (dimensiunea minimă optimă este de 0,3 m).
- 4.1.3. Distanța maximă pentru amplasarea tuturor dispozitivelor de cuplare pentru transvazarea lichidului nu trebuie să depășească 2,5 m.
- 4.1.4. Dispozitivul pentru colectarea vaporilor trebuie să fie amplasat de preferință în dreapta dispozitivelor de cuplare pentru transvazarea lichidului și la o înălțime de maximum 1,5 m (vehicul neîncărcat) și de minimum 0,5 m (vehicul încărcat).
- 4.2. Conectorul de împământare/supraîncărcare trebuie să fie amplasat în dreapta dispozitivelor de cuplare pentru transvazarea lichidului și colectarea vaporilor, la o înălțime maximă de 1,5 m (vehicul neîncărcat) și minimă de 0,5 m (vehicul încărcat).
- 4.3. Conexiunile descrise mai sus trebuie să fie amplasate pe o singură parte a vehiculului.

5. Dispozitivele de blocare pentru siguranță**5.1. Legarea la pământ/detectarea supraîncărcării**

Încărcarea nu trebuie să fie permisă înainte de semnalul de permisiune emis de unitatea combinată legare la pământ/control supraîncărcare.

În cazul apariției unor condiții de supraîncărcare sau al pierderii legăturii la pământ a vehiculului, unitatea de control de pe brațul articulat trebuie să închidă supapa de control al încărcării a brațului articulat.

5.2. Detectarea colectării vaporilor

Încărcarea nu trebuie să fie permisă înainte ca furtunul de colectare a vaporilor să fie conectat la vehicul și să existe o cale liberă de acces pentru vaporii dislocați, pentru a trece din vehicul în sistemul de colectare a vaporilor al instalației.