

31994L0063

L 365/24

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

31.12.1994

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 94/63/ES**ze dne 20. prosince 1994****o omezování emisí těkavých organických sloučenin (VOC) vznikajících při skladování benzínu a při jeho distribuci od terminálů k čerpacím stanicím**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 100a této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189b Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k tomu, že po sobě následující programy činnosti Evropského společenství na ochranu životního prostředí ⁽⁴⁾ zdůraznily důležitost prevence a snižování znečištění ovzduší;

vzhledem k tomu, že emise těkavých organických sloučenin (VOC) z benzínu a z rozpouštědel by ve Společenství dosáhly řádově 10 milionů tun za rok, pokud by nebyla přijata žádná regulační opatření; že emise VOC přispívají k tvorbě fotochemických oxidantů, jako je např. ozon, které při vysoké koncentraci mohou poškodit lidské zdraví a vegetaci a materiály; že některé emise VOC z benzínu jsou klasifikovány jako toxické, karcinogenní nebo teratogenní;

vzhledem k tomu, že dne 2. dubna 1992 podepsalo Společenství protokol k Úmluvě z roku 1979 o dálkovém znečišťování ovzduší přecházejícím hranice států, o omezování emisí těkavých organických sloučenin (VOC) nebo jejich toků přes hranice států, který stanoví podstatné snížení emisí VOC;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 227, 3.9.1992, s. 3 a Úř. věst. C 270, 6.10.1993, s. 12.

⁽²⁾ Úř. věst. C 73, 15.3.1993, s. 6.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 24. června 1994 (Úř. věst. C 194, 19.7.1993, s. 325), společný postoj Rady ze dne 4. října 1993 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 9. března 1994 (Úř. věst. C 91, 28.3.1994, s. 82). Potvrzeno dne 2. prosince 1994 (Úř. věst. C 342, 20.12.1993, s. 15). Společný návrh dohodovacího výboru ze dne 8. listopadu 1994.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 112, 20.12.1973, s. 1, Úř. věst. C 139, 13.6.1977, s. 1; Úř. věst. C 46, 17.2.1983, s. 1 a Úř. věst. C 328, 7.12.1987, s. 1.

vzhledem k tomu, že významný krok ve strategii celkového snižování emisí VOC ve Společenství byl učiněn směrnicí Rady 91/441/EHS ze dne 26. června 1991, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel ⁽⁵⁾, jejímž cílem je snížit během 10 až 15 let emise VOC ve výfukových plynech a v emisích způsobených vypařováním z motorových vozidel, které představují přibližně 40 % současných antropogenních emisí VOC do ovzduší, o 80 až 90 %; že v době přijetí uvedené směrnice byla Komise požádána o předložení návrhu směrnice o opatřeních pro snížení ztrát způsobených odpařováním ve všech etapách procesu skladování a distribuce motorových paliv;

vzhledem k tomu, že emise VOC ze systému skladování a distribuce benzínu představují přibližně 500 000 tun za rok, nebo přibližně 5 % celkových antropogenních emisí VOC ve Společenství; že tyto emise významně přispívají k znečištění ovzduší zejména v městských oblastech;

vzhledem k tomu, že dostupné technologie mohou zajistit podstatné snížení ztrát odpařováním v systému distribuce benzínu, v nemalé míře rekuperací vytěsněných par;

vzhledem k tomu, že na základě mezinárodní normalizace a z důvodu bezpečnosti při nakládání plavidel musí být na úrovni Mezinárodní námořní organizace vypracovány normy pro systémy řízení a rekuperace par, které se budou vztahovat jak na plnicí zařízení, tak na plavidla; že za tímto účelem musí Společenství usilovat o zajištění toho, že budou nezbytná opatření začleněna do úmluvy Marpol v průběhu revize, která v současné době probíhá a která má být dokončena v roce 1996; že pokud by úmluva Marpol nebyla revidována v tomto smyslu, mělo by Společenství po projednání s hlavními obchodními partnery navrhnout vhodná opatření vztahující se na plavidla a na přístavní obslužná zařízení pro plavidla;

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 242, 30.8.1991, s. 1.

vzhledem k tomu, že budou nezbytná další opatření ke snížení emisí par při čerpání pohonných hmot v čerpacích stanicích, které v současné době činí přibližně 200 000 tun za rok, a tím i k omezení celkových emisí par při distribuci benzínu;

vzhledem k tomu, že za účelem vyloučení narušení hospodářské soutěže a za účelem zabezpečení fungování vnitřního trhu je nezbytné harmonizovat některá opatření týkající se distribuce benzínu na základě vysoké úrovně ochrany životního prostředí;

vzhledem k tomu, že je však nutno brát v úvahu výhody a nevýhody, které mohou plynout z opatření nebo z jejich neexistence; že je z tohoto důvodu vhodné poskytnout možnost odchylek a v jistých případech někdy i výjimek; že by měla být některým členským státům poskytnuta možnost volby delšího období pro přizpůsobení, aby mohla být vzata v úvahu všechna hlavní environmentální opatření různých typů, která již mohla být v této oblasti přijata, nebo zejména problémy vyvolané opatřeními této směrnice v důsledku struktury distribuční sítě benzínu dotyčného členského státu;

vzhledem k tomu, že opatření Společenství musí brát v úvahu podmínky životního prostředí v různých oblastech Společenství; že v této souvislosti musí být členské státy schopny zachovat nebo uložit přísnější opatření týkající se ztrát vzniklých odpařováním ze stacionárních zařízení na celém jejich území nebo v zeměpisných oblastech, kde je zjištěno, že tato opatření jsou vzhledem ke zvláštním podmínkám nezbytná pro ochranu lidského zdraví nebo životního prostředí;

vzhledem k tomu, že odstavce 1 článků 3, 4 a 6 této směrnice se použijí, aniž by tím byla dotčena směrnice Rady 83/189/EHS ze dne 28. března 1983⁽¹⁾ o postupu poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů;

vzhledem k tomu, že je nutno zavést harmonizované požadavky na zařízení pro spodní plnění silničních cisternových vozidel za účelem zajištění možnosti volného obchodu s benzinem a s vybavením v rámci Společenství a za účelem zajištění vysoké úrovně bezpečnosti; že by měla být přijata opatření pro normalizaci těchto požadavků a pro jejich přizpůsobení technickému pokroku;

vzhledem k tomu, že by měl být zřízen výbor, který bude nápomocen Komisi při přizpůsobování příloh této směrnice technickému pokroku,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na činnosti, zařízení, vozidla a plavidla používaná pro skladování, plnění a přepravu benzínu z jednoho terminálu do druhého nebo z terminálu do čerpací stanice.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se:

- a) „benzinem“ rozumí jakýkoliv ropný výrobek, s aditivy nebo bez aditiv, který má tenzi par podle Reida 27,6 kPa nebo více a který je určen pro použití jako palivo motorových vozidel, kromě zkapalněného ropného plynu (LPG);
- b) „parami“ rozumějí všechny plynné sloučeniny, které se odpaří z benzínu;
- c) „skladovacím zařízením“ rozumí každá stacionární nádrž v terminálu používaná ke skladování benzínu;
- d) „terminálem“ rozumí každé zařízení, které se používá pro skladování a plnění benzínu do silničních cisternových vozidel, železničních cisternových vagonů nebo plavidel, včetně všech skladovacích armatur na místě tohoto zařízení;
- e) „mobilním kontejnerem“ rozumí každá cisterna přepravovaná po silnici, železnici nebo vodních cestách, která se používá pro přepravu benzínu z jednoho terminálu do druhého nebo z terminálu do čerpací stanice;
- f) „čerpací stanicí“ rozumí každé zařízení, kde se benzin vydává ze stacionárních skladovacích nádrží do palivových nádrží motorových vozidel;
- g) „stávajícím“ zařízením pro skladování benzínu, plnicím zařízením, čerpací stanicí a mobilním kontejnerem rozumějí taková skladovací zařízení, čerpací stanice a mobilní kontejnery, které byly v provozu přede dnem uvedeným v článku 10, nebo vyžadují-li to vnitrostátní právní předpisy, pro které bylo vydáno individuální stavební povolení nebo povolení k provozu přede dnem uvedeným v článku 10;
- h) „novým“ zařízením ve vztahu ke skladovacím zařízením benzínu, plnicím zařízením, čerpací stanicím a mobilním kontejnerům rozumějí taková zařízení, čerpací stanice a mobilní kontejnery, na něž se nevztahuje písmeno g);

(1) Úř. věst. L 109, 26.4.1983, s. 8. Směrnice naposledy pozměněná rozhodnutím Komise 92/400/EHS (Úř. věst. L 221, 6.8.1992, s. 55).

- i) „nákladovou průchodností“ rozumí největší celkové roční množství benzínu odebrané ze skladovacího zařízení v terminálu nebo z čerpací stanice do mobilních kontejnerů v průběhu předchozích tří let;
- j) „jednotkou rekuperace par“ rozumí zařízení pro rekuperaci benzínu z par, včetně všech systémů vyrovnávacích zásobníků v terminálu;
- k) „plavidlem“ rozumí plavidlo pro vnitrozemskou plavbu definované v kapitole 1 směrnice Rady 82/714/EHS ze dne 4. října 1982, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby (¹);
- l) „cílovou referenční hodnotou“ rozumí směrná hodnota uvedená pro celkové posouzení přiměřenosti technických opatření uvedených v přílohách a není to limitní hodnota, kterou se poměřuje účinnost jednotlivých zařízení, terminálů a čerpacích stanic;
- m) „meziskladováním par“ rozumí meziskladování par v nádrži s pevnou střechou v terminálu pro účely pozdější přepravy k rekuperaci v jiném terminálu. Přeprava par z jednoho skladovacího zařízení k jinému v terminálu se nepovažuje za meziskladování par ve smyslu této směrnice;
- n) „plnicím zařízením“ rozumí jakékoli zařízení v terminálu, kterým lze benzin plnit do mobilních kontejnerů. Plnicí zařízení pro silniční cisternová vozidla tvoří jedna nebo více „plnicích lávek“;
- o) „plnicí lávkou“ rozumí každá konstrukce v terminálu, ze které lze kdykoliv plnit benzin do jednotlivých silničních cisteren.

Článek 3

Skladovací zařízení v terminálech

1. Skladovací zařízení musí být vybudováno a provozováno v souladu s technickými opatřeními uvedenými v příloze I.

Tato opatření jsou navržena za účelem snižování celkových ročních ztrát benzínu vznikajících při plnění a skladování v jednotlivých skladovacích zařízeních v terminálech pod cílovou referenční hodnotu 0,01 % hmotnostních nákladové průchodnosti.

Členské státy mohou zachovat nebo zavést přísnější opatření na celém svém území nebo v těch zeměpisných oblastech, kde je stanoveno, že tato opatření jsou vzhledem ke zvláštním podmínkám nezbytná pro ochranu lidského zdraví a životního prostředí.

Členské státy mohou přijmout za účelem snížení ztrát benzínu jiná technická opatření, než ta, která jsou uvedena v příloze I, pokud se prokáže, že tato alternativní opatření mají alespoň stejnou účinnost.

Členské státy uvědomí ostatní členské státy a Komisi o všech stávajících opatřeních nebo o všech ostatních zvláštních opatřeních uvedených v tomto odstavci, která zamýšlejí přijmout, a o důvodech pro jejich přijetí.

2. Odstavec 1 se použije

- a) ode dne uvedeného v článku 10 pro nová zařízení;
- b) tři roky ode dne uvedeného v článku 10 pro stávající zařízení, je-li nákladová průchodnost stáčená v terminálu větší než 50 000 tun za rok;
- c) šest let uvedeného v článku 10 pro stávající zařízení, je-li nákladová průchodnost stáčená v terminálu větší než 25 000 tun za rok;
- d) devět let ode dne uvedeného v článku 10 pro všechna ostatní stávající skladovací zařízení v terminálech.

Článek 4

Plnění a stáčení mobilních kontejnerů v terminálech

1. Plnicí a stáčecí zařízení musí být konstruováno a provozováno v souladu s technickými opatřeními uvedenými v příloze II.

Tato opatření navržena za účelem snižování celkových ročních ztrát benzínu vznikajících při plnění a stáčení mobilních kontejnerů v terminálech pod cílovou referenční hodnotu 0,005 % hmotnostních nákladové průchodnosti.

Členské státy mohou zachovat nebo zavést přísnější opatření na svém území nebo v těch zeměpisných oblastech, kde je stanoveno, že tato opatření jsou vzhledem ke zvláštním podmínkám nezbytná pro ochranu lidského zdraví a životního prostředí

Členské státy mohou přijmout za účelem snížení ztrát benzínu jiná technická opatření, než ta, která jsou uvedena v příloze II, pokud se prokáže, že tato alternativní opatření mají alespoň stejnou účinnost.

Členské státy uvědomí ostatní členské státy a Komisi o všech stávajících opatřeních nebo o všech ostatních zvláštních opatřeních uvedených v tomto odstavci, která zamýšlejí přijmout, a o důvodech pro jejich přijetí. Komise ověří slučitelnost těchto opatření s ustanoveními Smlouvy a tohoto odstavce.

Všechny terminály s vybavením pro plnění silničních cisternových vozidel musí být vybaveny nejméně jednou plnicí lávkou, která splňuje požadavky na vybavení pro spodní plnění stanovené v příloze IV. Tyto požadavky se pravidelně přehodnocují a v případě potřeby revidují postupem podle článku 8.

(¹) Úř. věst. L 301, 28.10.1982, s. 1.

2. Odstavec 1 se použije
- ode dne uvedeného v článku 10 pro nové terminály pro plnění silničních cisternových vozidel, železničních cisternových vagonů nebo plavidel;
 - tři roky ode dne uvedeného v článku 10 pro stávající terminály pro plnění silničních cisternových vozidel, železničních cisternových vagonů nebo plavidel, je-li nákladová průchodnost terminálu větší než 150 000 tun za rok;
 - šest let ode dne uvedeného v článku 10 pro stávající terminály pro plnění silničních cisternových vozidel a železničních cisternových vagonů, je-li nákladová průchodnost větší než 25 000 tun za rok;
 - devět let ode dne uvedeného v článku 10 pro všechny ostatní stávající terminály pro plnění silničních cisternových vozidel a železničních cisternových vagonů.
3. Devět let ode dne uvedeného v článku 10 se požadavky na vybavení pro spodní plnění uvedené v příloze IV vztahují na všechny plnicí lávky pro plnění silničních cisternových vozidel ve všech terminálech, pokud nejsou vyňaty podle odstavce 4.
4. Odchylně se odstavce 1 a 3 nevztahují
- na stávající terminály s nákladovou průchodností menší než 10 000 tun za rok a
 - na nové terminály s nákladovou průchodností menší než 5 000 tun za rok umístěné na malých odlehlých ostrovech.
- Členské státy uvědomí Komisi o terminálech, jichž se tyto odchylky týkají, ve zprávě podle článku 9.
5. Španělské království může povolit odchylku prodloužením lhůty stanovené v odst. 2 písm. b) o jeden rok.

Článek 5

Mobilní kontejnery

1. Mobilní kontejnery musí být konstruovány a provozovány v souladu s těmito požadavky:
- mobilní kontejnery musí být konstruovány a provozovány tak, aby zbytkové páry zůstaly po stočení benzínu zachyceny v kontejneru;
 - mobilní kontejnery, které dodávají benzin čerpacím stanicím a terminálům, musí být konstruovány a provozovány tak, aby přijímaly a zadržovaly vratné páry ze skladovacích zařízení v čerpacích stanicích nebo v terminálech. U železničních cisternových vagonů se toto vyžaduje pouze v případech, kdy dodávají benzin čerpacím stanicím nebo terminálům, kde se používá meziskladování par;
 - kromě uvolňování par bezpečnostními tlakovými ventily musí být páry uvedené v písmenech a) a b) zadržovány v mobilních kontejnerech až do jejich opětovného plnění v terminálu.

Je-li mobilní kontejner po stočení benzínu následně použit pro jiné výrobky než benzin a pokud není možná rekuperace par nebo meziskladování par, lze v zeměpisných oblastech, kde není pravděpodobné, že emise významně přispějí k problémům životního prostředí nebo ke zdravotním problémům, povolit jejich vypuštění do atmosféry.

- příslušné orgány členských států musí zabezpečit, aby silniční cisternová vozidla byla pravidelně zkoušena na těsnost par a aby byla prováděna pravidelná kontrola správné činnosti sacích nebo výtláčných ventilů u všech mobilních kontejnerů.

2. Odstavec 1 se použije

- ode dne uvedeného v článku 10 pro nová silniční cisternová vozidla, železniční cisternové vagony a plavidla;
- tři roky ode dne uvedeného v článku 10 pro stávající silniční cisternová vozidla, železniční cisternové vagony a plavidla plněná v terminálech, na něž se vztahují požadavky uvedené v čl. 4 odst. 1;
- pro stávající silniční cisternová vozidla při jejich dovybavení pro spodní plnění podle požadavků uvedených v příloze IV.

3. Odchylně se opatření odst. 1 písm. a), b) a c) nevztahují na ztráty par vznikající při měření za použití měřicí tyče u

- stávajících mobilních kontejnerů;
- nových mobilních kontejnerů, které budou uvedeny do provozu v průběhu čtyř let ode dne uvedeného v článku 10.

Článek 6

Plnění do skladovacích zařízení čerpacích stanic

1. Plnicí a skladovací vybavení musí být konstruováno a provozováno v souladu s technickými opatřeními uvedenými v příloze III.

Účelem těchto opatření je snížení celkových ročních ztrát benzínu vznikajících při plnění skladovacích zařízení v čerpacích stanicích pod cílovou referenční hodnotou 0,01 % hmotnostních nákladové průchodnosti.

Členské státy mohou zachovat nebo zavést přísnější opatření na svém území nebo v těch zeměpisných oblastech, kde je stanoveno, že tato opatření jsou vzhledem ke zvláštním podmínkám nezbytná pro ochranu lidského zdraví a životního prostředí

Členské státy mohou přijmout za účelem snížení ztrát benzínu jiná technická opatření, než ta, která jsou uvedena v příloze III, pokud se prokáže, že tato alternativní opatření mají alespoň stejnou účinnost.

Členské státy uvědomí ostatní členské státy a Komisi o všech stávajících opatřeních nebo o všech ostatních zvláštních opatřeních uvedených v tomto odstavci, které zamýšlejí přijmout, a o důvodech pro jejich přijetí.

2. Odstavec 1 se použije

- a) ode dne uvedeného v článku 10 pro nové čerpací stanice;
- b) tři roky ode dne uvedeného v článku 10
 - pro stávající čerpací stanice s nákladovou průchodností větší než 1 000 m³/rok,
 - pro stávající čerpací stanice, které jsou umístěny v oblastech s trvale obydlenými byty nebo v pracovních oblastech bez ohledu na jejich nákladovou průchodnost;
- c) šest let ode dne uvedeného v článku 10 pro stávající čerpací stanice s nákladovou průchodností větší než 500 m³/rok;
- d) devět let ode dne uvedeného v článku 10 pro všechny ostatní stávající čerpací stanice.

3. Odchylně se odstavce 1 a 2 nevztahují na čerpací stanice s nákladovou průchodností menší než 100 m³/rok.

4. Čerpacím stanicím s nákladovou průchodností menší než 500 m³/rok mohou členské státy povolit odchylku od požadavků odstavce 1, je-li čerpací stanice umístěna v zeměpisné oblasti nebo v místě, kde je nepravděpodobné, že emise par významně přispějí k problémům životního prostředí nebo ke zdravotním problémům.

Členské státy informují podrobně Komisi o oblastech, kterým chtějí povolit tuto odchylku, ve zprávě podle článku 9 a následně o všech změnách týkajících se těchto oblastí.

5. Nizozemské království může povolit odchylku od lhůt uvedených v odstavci 2 za těchto podmínek:

- opatření vyžadovaná tímto článkem jsou uplatňována jako součást širšího stávajícího národního programu pro čerpací stanice, který je zároveň zaměřen na různé problémy životního prostředí, jako je znečišťování vod, ovzduší a půdy a znečišťování odpadů, a jehož provádění má pevný časový harmonogram,
- lhůty se mohou měnit nejvíce o dva roky, všechny programy musí být dokončeny ve lhůtě stanovené v odst. 2 písm. d),
- Komisi musí být oznámeno rozhodnutí o odchylce od lhůt uvedených v odstavci 2, včetně všech údajů o rozsahu a době trvání této odchylky.

6. Španělské království a Portugalská republika mohou povolit jednorozhodnou odchylku od lhůty uvedené v odst. 2 písm. b).

Článek 7

Změny příloh

Kromě limitních hodnot uvedených v bodě 2 přílohy II se změny nezbytné pro přizpůsobování příloh této směrnice technickému pokroku přijímají postupem podle článku 8.

Článek 8

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor složený ze zástupců členských států, kterému předsedá zástupce Komise.

2. Zástupce Komise předloží výboru návrh opatření, která mají být přijata. Výbor zaujme stanovisko k návrhu ve lhůtě, kterou může předseda stanovit podle naléhavosti věci. Stanovisko se v případě rozhodnutí, které má Rada přijmout na návrh Komise, přijímá většinou podle čl. 148 odst. 2 Smlouvy. Hlasům zástupců členských států ve výboru je přidělena váha stanovená v uvedeném článku. Předseda nehlasuje.

3. Komise přijme zamýšlená opatření, jsou-li v souladu se stanoviskem výboru.

Pokud však tato opatření nejsou v souladu se stanoviskem výboru nebo pokud výbor žádné stanovisko nezaujme, předloží Komise Radě neprodleně návrh opatření, která mají být přijata. Rada se usnese kvalifikovanou většinou.

4. Pokud se Rada neusnese do tří měsíců ode dne, kdy jí byl návrh předán, přijme navrhované opatření Komise.

Článek 9

Monitorování a předkládání zpráv

Zprávy o provádění této směrnice se zpracovávají v souladu s postupem stanoveným v článku 5 směrnice Rady 91/692/EHS ze dne 23. prosince 1991, kterou se normalizují a racionalizují zprávy o provádění některých směrnic týkajících se životního prostředí⁽¹⁾. Komise se vyzývá, aby v případě potřeby připojila k první zprávě své návrhy na změny této směrnice, včetně

⁽¹⁾ Úř. věst. L 377, 31.12.1991, s. 48.

zejména rozšíření oblasti působnosti i na systémy omezování emisí a rekuperace par pro plnicí zařízení a plavidla.

Článek 11

Závěrečné ustanovení

Článek 10

Provedení ve vnitrostátních právních předpisech

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 31. prosince 1995. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 20. prosince 1994.

za Evropský parlament

předseda

K. HÄNSCH

za Radu

předseda

K. KINKEL

PŘÍLOHA I

POŽADAVKY NA SKLADOVACÍ ZAŘÍZENÍ TERMINÁLŮ

1. Vnější stěna a střecha nádrží nad úrovní země musí být opatřena nátěrem s celkovou odrazivostí sálavé tepelné energie nejméně 70 %. Tyto činnosti mohou být naprogramovány tak, aby byly prováděny jako součást obvyklých cyklů údržby nádrží v průběhu tříletého období. Členské státy mohou povolit odchylku z tohoto ustanovení v případech, kdy je to žádoucí pro ochranu zvláštních krajinných oblastí, které byly určeny vnitrostátním orgánem.

Toto ustanovení se nevztahuje na nádrže napojené na jednotku rekuperace par, která splňuje požadavky uvedené v bodě 2 přílohy II.

2. Nádrže s vnějšími plovoucími střechami musí být vybaveny primárním těsněním pro zakrytí prstencovitého prostoru mezi stěnou nádrže a vnějším obvodem plovoucí střechy a sekundárním těsněním umístěným nad primárním těsněním. Těsnění musí být provedena tak, aby bylo dosaženo celkového zachycení nejméně 95 % par v porovnání se srovnatelnou nádrží s pevnou střechou bez řízeného zachycování par (tzn. nádrží s pevnou střechou pouze s podtlakovým nebo přetlakovým pojistným ventilem).

3. Všechna nová skladovací zařízení v terminálech, kde je vyžadována rekuperace par podle článku 4 této směrnice (viz příloha II), musí být

- a) buď nádrže s pevnou střechou napojené na jednotku pro rekuperaci par v souladu s požadavky přílohy II, nebo
- b) nádrže konstruované s plovoucí střechou, buď vnější nebo vnitřní, vybavené primárním a sekundárním těsněním, které splňuje požadavky na celkovou účinnost uvedenou v bodě 2.

4. Stávající nádrže s pevnou střechou musí být

- a) buď napojeny na jednotku pro rekuperaci par v souladu s požadavky přílohy II, nebo
- b) mít vnitřní plovoucí střechu s primárním těsněním, která musí být konstruována tak, aby bylo dosaženo celkového zachycení nejméně 90 % par v porovnání se srovnatelnou nádrží s pevnou střechou bez omezení emisí par.

5. Požadavky na řízení zachycování par uvedené v bodech 3 a 4 se nevztahují na nádrže s pevnou střechou v terminálech, kde je povoleno meziskladování par podle bodu 1 přílohy II.

PŘÍLOHA II

POŽADAVKY NA VYBAVENÍ PRO PLNĚNÍ A STÁČENÍ V TERMINÁLECH

1. Páry vytlačené z plněných mobilních kontejnerů musí být vráceny parotěsným potrubím do jednotky rekuperace par za účelem rekuperace v terminálu.

Toto ustanovení se nevztahuje na cisterny s horním plněním, pokud platí povolení provozu tohoto plnicího systému.

V terminálech, kde se plní benzin do plavidel, může být jednotka rekuperace par nahrazena jednotkou spalování par, jestliže rekuperace par není bezpečná nebo technicky není možná vzhledem k objemu vratných par. Požadavky na emise do ovzduší z jednotek rekuperace par se vztahují také na jednotku spalování par.

V terminálech, kde je nákladová průchodnost menší než 25 000 tun/rok může být bezprostřední rekuperace par v terminálu nahrazena meziskladem par.

2. Střední hodnota koncentrace par ve výduchu z jednotek rekuperace par, korigovaná na zředění v průběhu úpravy, nesmí přesáhnout 35 g/Nm^3 (krychlový metr za normálních podmínek) za hodinu.

Pro jednotky rekuperace par nainstalované dříve než 1. ledna 1993 může Spojené království povolit odchylku z limitní hodnoty 35 g/Nm^3 za hodinu, stanovené v této příloze, za těchto podmínek:

- zařízení splňuje limitní hodnotu 50 g/Nm^3 za jakoukoli jednu hodinu, měřeno za zvláštních podmínek uvedených v této příloze,
- platnost odchylky je nejvýše devět let ode dne uvedeného v článku 10 této směrnice,
- Komisi budou oznámena jednotlivá zařízení, na něž se tato odchylka vztahuje, včetně údajů o jejich nákladové průchodnosti benzínu a o emisích par z těchto zařízení.

Příslušné orgány členských států musí zabezpečit, aby byly stanoveny měřicí a analytické metody a četnost jejich provádění.

Měření musí být prováděna v průběhu celého jednoho pracovního dne (nejméně sedm hodin) při běžné nákladové průchodnosti.

Měření může být kontinuální nebo diskontinuální. Při diskontinuálním měření musí být provedena nejméně čtyři měření za hodinu.

Celková chyba měření vzniklá v důsledku použitého zařízení, kalibračního plynu a použitého postupu nesmí přesáhnout 10 % naměřené hodnoty.

Zařízení musí být schopno měřit koncentrace minimálně již od 3 g/Nm^3 .

Přesnost musí být nejméně 95 % z naměřené hodnoty.

3. Příslušné orgány členských států musí zabezpečit, aby byla prováděna pravidelná kontrola těsnosti potrubí potrubních spojů a zařízení.

4. Příslušné orgány členských států musí zabezpečit, aby v případě úniku par byla operace stáčení zastavena na plnicí lávce. Zařízení, kterým se stáčení zastavuje, musí být instalováno na plnicí lávce.

5. Jsou-li povoleny mobilní kontejnery s horním plněním, musí být vývod plnicího ramene držen blízko dna mobilního kontejneru, aby byl vyloučen rozstřík při plnění.

PŘÍLOHA III

**POŽADAVKY NA PLNICÍ A SKLADOVACÍ ZAŘÍZENÍ V ČERPACÍCH STANICÍCH A TERMINÁLECH,
KDE SE PROVÁDÍ MEZISKLADOVÁNÍ PAR**

Páry vytlačované stáčeným benzinem z plněných skladovacích zařízení v čerpacích stanicích a v nádržích s pevnou střeou používaných pro meziskladování par musí být vráceny potrubím s parotěsnými spoji do mobilní cisterny dodávající benzin. Operace plnění nesmí být započata, dokud tyto systémy nejsou připraveny a dokud není zajištěna jejich správná funkce.

PŘÍLOHA IV

POŽADAVKY NA SPODNÍ PLNĚNÍ, SBĚR PAR A OCHRANU PŘED PŘEPLNĚNÍM EVROPSKÝCH SILNIČNÍCH CISTERNOVÝCH VOZIDEL**1. Spojky**

- 1.1 Spojka pro kapalinu na plnicím rameni musí být spojka s vnitřním závitem (zásuvka), která musí být spojitelná se 4coulovým (101,6 mm) redukčním nátrubkem API s vnějším závitem (zástrčka) umístěným na vozidle, jak je stanoveno v:

— API Recommended Practice (Doporučené postupy Sdružení ropného průmyslu) 1004, sedmé vydání, listopad 1988.

Spodní plnění a rekuperace par u cisternových silničních vozidel MC-306 (oddíl 2.1.1.1 — Typ redukčního nátrubku použitého pro spodní plnění).

- 1.2 Spojkou pro sběr par na sběrné hadici na plnicí lávce musí být spojka typu vačka-drážka s vnitřním závitem (zásuvka), která musí být spojitelná se 4coulovým (101,6 mm) redukčním nátrubkem typu vačka-drážka s vnějším závitem (zástrčka) umístěným na vozidle, jak je stanoveno v:

— API Recommended Practice (Doporučené postupy Sdružení ropného průmyslu) 1004, sedmé vydání, listopad 1988.

Spodní plnění a rekuperace par u cisternových silničních vozidel MC-306 (oddíl 4.1.1.2 — Redukční nátrubek pro rekuperaci par).

2. Podmínky plnění

- 2.1 Normální rychlost plnění kapaliny plnicím ramenem musí být 2 300 litrů za minutu (nejvyšší 2 500 litrů za minutu).
- 2.2 Je-li terminál provozován při nejvyšším zatížení, je povoleno, aby jeho systém sběru par na plnicí lávce, včetně rekuperační jednotky, vytvářel maximální protitlak 5,5 kPa na redukční nástavec pro sběr par na straně vozidla.
- 2.3 Všechna schválená vozidla se spodním plněním musí mít identifikační štítek, na kterém je uveden nejvyšší povolený počet plnicích ramen, která mohou být současně provozována při zabezpečení toho, že nedojde k žádnému úniku par přes komory přetlakové a podtlakové pojistné ventily, je-li maximální zpětný tlak zařízení 5,5 kPa, jak je uvedeno v bodě 2.2.

3. Připojení uzemnění vozidla a detekce přeplnění

Plnicí lávka musí být vybavena řídicí jednotkou pro detekci přeplnění, která při připojení k vozidlu musí vydat neselhávající signál, který umožní plnění, pokud žádné z čidel plněných komor neindikuje dosažení horní úrovně hladiny.

- 3.1 Vozidlo musí být připojeno k řídicí jednotce na plnicí lávce standardním 10kolíčkovým elektrickým konektorem, který odpovídá technickým normám. Zástrčka konektoru musí být připojena k vozidlu a zásuvka musí být připojena na visutém vedení spojeném s řídicí jednotkou nainstalovanou na plnicí lávce.
- 3.2 Detektory dosažení horní úrovně hladiny na vozidle musí být typu buď 2vodičové termistorové čidlo, 2vodičové optické čidlo, 5vodičové optické čidlo nebo kompatibilní ekvivalent za předpokladu, že použitý systém neselhává. (Poznámka: termistory musí mít záporný teplotní koeficient.)
- 3.3 Řídicí jednotka na plnicí lávce musí být vybavena pro 2vodičové i 5vodičové systémy vozidel.
- 3.4 Vozidlo musí být k plnicí lávce připojeno obvyklým zpětným vodičem čidel dosažení horní úrovně hladiny, který musí být připojen ke kolíku 10 na zástrčce přes podvozek vozidla. Kolík 10 zásuvky musí být připojen ke krytu řídicí jednotky, který musí být připojen k zemnění plnicí lávky.
- 3.5 Na všech schválených vozidlech se spodním plněním musí být uveden identifikační štítek (viz bod 2.3), na kterém je uveden typ nainstalovaných čidel pro detekci dosažení horní úrovně hladiny (tj. 2vodičové nebo 5vodičové).

4. Umístění spojek

- 4.1 Konstrukce zařízení na plnicí lávce pro stáčení kapaliny a sběr par musí odpovídat těmto parametrům připojovaného vozidla.
- 4.1.1 Výška osy redukčního nátrubku pro kapalinu musí být maximálně 1,4 metru (nenaložené vozidlo), minimálně 0,5 m (naložené vozidlo), (upřednostněná výška je 0,7 až 1,0 m).
- 4.1.2 Horizontální mezera mezi redukčními nátrubky (rozpon) nesmí být menší než 0,25 m (upřednostněn je rozpon minimálně 0,3 m).
- 4.1.3 Všechny redukční nátrubky pro kapalinu musí být umístěny v krytu, jehož délka nepřesahuje 2,5 m.
- 4.1.4 Redukční nátrubek pro sběr par by měl být přednostně umístěn vpravo od redukčních nátrubků pro kapalinu, ve výšce nepřesahující 1,5 m (nenaložené vozidlo) a ne níže než 0,5 m (naložené vozidlo).
- 4.2 Konektor uzemnění/přeplnění musí být umístěn vpravo od redukčních nátrubků pro kapalinu a sběr par a ve výšce nepřesahující 1,5 m (nenaložené vozidlo) a ne níže než 0,5 m (naložené vozidlo).
- 4.3 Výše uvedená připojení musí být umístěna pouze na jedné straně vozidla.

5. Bezpečnostní blokování**5.1 Detekce uzemnění/přeplnění**

Plnění nesmí být povoleno, dokud kombinovaná řídicí jednotka kontrolující uzemnění/přeplnění nevydá povolující signál.

V případě přeplnění nebo ztráty uzemnění vozidla musí řídicí jednotka na plnicí lávce uzavřít lávkový řídicí ventil plnění.

5.2 Detekce jímání par

Plnění nesmí být povoleno, pokud není hadice pro jímání par připojena k vozidlu a pokud není volný průchod pro páry vytlačované z plněné cisterny vozidla do sběrného systému par závodu.
