

## DIRECTIVA 94/63/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 20 de diciembre de 1994

sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) resultantes del almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio

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 <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 B del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando que los sucesivos programas de acción de las Comunidades Europeas para la protección del medio ambiente han subrayado la necesidad de impedir y reducir la contaminación atmosférica <sup>(4)</sup>;

Considerando que, de no adoptar medidas de control, las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) procedentes de las gasolinas y disolventes serían del orden de los 10 millones de toneladas anuales en la Comunidad; que las emisiones de COV contribuyen a la formación de oxidantes fotoquímicos como el ozono, que en grandes concentraciones puede afectar a la salud humana y dañar la vegetación y los materiales; que ciertas emisiones de COV de la gasolina están calificadas de tóxicas, carcinógenas o teratógenas;

Considerando que la Comunidad firmó el 2 de abril de 1992 el Protocolo del Convenio de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia, relativo a la lucha contra las emisiones de compuestos

orgánicos volátiles (COV) o sus flujos transfronterizos, que prevé una reducción considerable de las emisiones de COV;

Considerando que, dentro de la estrategia de reducción general de las emisiones de COV en la Comunidad, se dio un paso importante con la adopción de la Directiva 91/441/CEE, de 26 de junio de 1991, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape de los vehículos de motor <sup>(5)</sup>, que pretende reducir en un 80-90 % a lo largo de un período de diez a quince años las emisiones a la atmósfera de COV de los gases de escape y las emisiones de vapores de los vehículos de motor, que suponen aproximadamente el 40 % de las actuales emisiones de COV de origen humano a la atmósfera; que, al adoptar la citada Directiva, se solicitó a la Comisión que presentara una propuesta de Directiva sobre las medidas encaminadas a reducir las pérdidas por evaporación en cada fase del proceso de almacenamiento y distribución de carburantes para vehículos de motor;

Considerando que las emisiones comunitarias de COV del sistema de almacenamiento y distribución de gasolina ascienden a unas 500 000 toneladas anuales, lo que representa el 5 % del total de las emisiones actuales de COV de origen humano en la Comunidad; que estas emisiones suponen una importante contribución a la contaminación atmosférica, especialmente en zonas urbanas;

Considerando que las técnicas disponibles pueden garantizar una reducción considerable de las pérdidas por evaporación del sistema de distribución de gasolina, en particular a través de la recuperación de vapores de COV desplazados;

Considerando que, por razones tanto de normalización internacional como de seguridad en las operaciones de carga de los buques petroleros, es necesario establecer normas a nivel de la Organización Marítima Internacional para los sistemas de control y de recuperación de vapores aplicables en las instalaciones de carga y a los buques; que, por lo tanto, la Comunidad deberá velar por que se adapte con rapidez el Convenio MARPOL para incluir en el mismo las normas necesarias durante la revisión en curso del MARPOL que debe terminar en 1996; que en el supuesto de que el Convenio MARPOL no fuere revisado en ese sentido, la Comunidad, previa discusión con sus principales socios comerciales debería proponer medidas aplicables en las instalaciones portuarias y a los buques;

<sup>(1)</sup> DO nº C 227 de 3. 9. 1992, p. 3.

<sup>(2)</sup> DO nº C 73, de 15. 3. 1993, p. 6.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 24 de junio de 1993 (DO nº C 194 de 19. 7. 1993, p. 325), Posición Común del Consejo de 4 de octubre de 1993 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Parlamento Europeo de 9 de marzo de 1994 (DO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 82). Confirmado el 2 de diciembre de 1993 (DO nº C 342 de 20. 12. 1993, p. 15). Proyecto común del Comité de conciliación de 8 de noviembre de 1994.

<sup>(4)</sup> DO nº C 112 de 20. 12. 1973, p. 1; DO nº C 139 de 13. 6. 1977, p. 1; DO nº C 46 de 17. 2. 1983, p. 1 y DO nº C 328 de 7. 12. 1987, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO nº L 242 de 30. 8. 1991, p. 1.

Considerando que deben adoptarse otras medidas para reducir las emisiones de vapores durante las operaciones de repostado en las estaciones de servicio, que en la actualidad ascienden a unas 200 000 toneladas anuales, controlando de este modo todas las emisiones de vapores durante la distribución de gasolina;

Considerando que, con el fin de evitar una distorsión de la competencia y para garantizar el funcionamiento del mercado interior, es necesario armonizar un determinado número de medidas en materia de distribución de gasolina, tomando como base un alto nivel de protección del medio ambiente;

Considerando que conviene, no obstante, tener en cuenta las ventajas y las cargas que pueden derivarse tanto de tomar medidas como de no hacerlo; que, en vista de ello, procede establecer la posibilidad de excepciones y a veces de exenciones en determinados casos; que conviene asimismo ofrecer a determinados Estados miembros la posibilidad de contar con plazos de adaptación más largos para tener en cuenta medidas medioambientales importantes de inspiración diferente que hayan podido tomar en este ámbito o la carga especial derivada de las medidas previstas en la Directiva debido a la estructura de su red;

Considerando que la actuación de la Comunidad debe tener en cuenta las condiciones del medio ambiente en las diversas regiones de la Comunidad; que, a este respecto, los Estados miembros deben poder mantener o imponer medidas más estrictas respecto a las pérdidas por evaporación de las instalaciones fijas en el conjunto de sus territorios o en las zonas geográficas en las que esté establecido que dichas medidas son necesarias para la protección de la salud humana o del medio ambiente debido a la existencia de condiciones especiales;

Considerando que las disposiciones del apartado 1 de los artículos 3, 4 y 6 de la presente Directiva no obstarán en ningún caso a la aplicación de la Directiva 83/189/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1993, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas <sup>(1)</sup>;

Considerando que es necesario introducir especificaciones armonizadas para los equipos de carga inferior de los camiones cisterna con el fin de garantizar la posibilidad de libre comercio de gasolina y equipos dentro de la Comunidad, al tiempo que se garantiza un elevado nivel de seguridad; que conviene establecer la normalización de las mencionadas especificaciones y la posibilidad de adaptarlas al progreso técnico;

Considerando que debe crearse un comité para asistir a la Comisión cuando proceda a adaptar los Anexos de la presente Directiva al progreso técnico,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### Artículo 1

#### Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a las operaciones, instalaciones, vehículos y buques empleados en el almacenamiento, carga y transporte de gasolina de una terminal a otra o de una terminal a una estación de servicio.

### Artículo 2

#### Definiciones

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- a) «gasolina»: todo producto derivado del petróleo, con o sin aditivos, con una presión de vapor (método Reid) igual o superior a 27, 6 kilopascales, destinado a alimentar vehículos de motor, con excepción del gas licuado de petróleo (GLP);
- b) «vapores»: todo compuesto gaseoso que se evapora de la gasolina;
- c) «instalación de almacenamiento»: todo depósito fijo en una terminal utilizado para el almacenamiento de gasolina;
- d) «terminal»: toda instalación empleada para el almacenamiento y carga de gasolina en camiones cisterna, vagones cisterna y buques, incluidas todas las instalaciones de almacenamiento del centro;
- e) «depósito móvil»: todo depósito, transportado por carretera, ferrocarril o vías navegables empleado para el traslado de gasolina de una terminal a otra o de una terminal a una estación de servicio;
- f) «estación de servicio»: toda instalación en la que se surta de gasolina a los depósitos de los vehículos de motor a partir de depósitos fijos de almacenamiento;
- g) «existentes» (referido a instalaciones de almacenamiento, instalaciones de carga, estaciones de servicio y depósitos móviles): los que estuvieran en funcionamiento con anterioridad a la fecha prevista en el artículo 10 o para los cuales se hubiera concedido, por exigirlo así la legislación nacional, una licencia individual de construcción o de explotación antes de la fecha prevista en el artículo 10;
- h) «nuevos» (referido a instalaciones de almacenamiento, instalaciones de carga, estaciones de servicio y depósitos móviles): los que no están incluidos en la letra g);

<sup>(1)</sup> DO nº L 109 de 26. 4. 1983, p. 8. Directiva modificada por última vez por la Decisión de la Comisión 92/400/CEE (DO nº L 221 de 6. 8. 1992, p. 55).

- i) «salidas»: la mayor cantidad total anual de gasolina cargada desde una instalación de almacenamiento de una terminal o de una estación de servicio en depósitos móviles durante los tres años anteriores;
- j) «unidad de recuperación de vapores»: el equipo empleado para la recuperación de gasolina a partir de vapores, incluido todo sistema de depósitos reguladores de una terminal;
- k) «buque»: los buques para la navegación por las vías interiores, enumeradas en el capítulo I de la Directiva 82/714/CEE del Consejo, de 4 de octubre de 1982, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los barcos de la navegación interior <sup>(1)</sup>;
- l) «valor de referencia objetivo»: la orientación establecida para la evaluación general de la conformidad con las medidas técnicas de los Anexos; no se considerará como un valor límite de referencia para medir el rendimiento de las instalaciones, terminales y estaciones de servicio;
- m) «almacenamiento intermedio de vapores»: el almacenamiento intermedio de vapores en un depósito de techo fijo en una terminal para el posterior trasvase a otra terminal a efectos de recuperación. El trasvase de vapores de una instalación de almacenamiento a otra de una misma terminal no se considerará almacenamiento intermedio de vapores con arreglo a la presente Directiva;
- n) «instalación de carga»: toda instalación de una terminal en la que se pueda cargar gasolina en depósitos móviles. Las instalaciones de carga para camiones cisterna incluyen uno o varios pórticos de la plataforma de carga;
- o) «pórtico de la plataforma de carga»: toda estructura de una terminal en la que se pueda cargar gasolina en un solo camión cisterna a la vez.

### Artículo 3

#### Instalaciones de almacenamiento de las terminales

1. El diseño y el funcionamiento de las instalaciones de almacenamiento se ajustarán a los requisitos técnicos del Anexo I.

El objetivo de dichos requisitos es reducir la pérdida total anual de gasolina resultante de la carga y almacenamiento en las instalaciones de almacenamiento de las terminales por debajo del valor de referencia objetivo del 0,01 % en peso de la salida.

Los Estados miembros podrán mantener o imponer medidas más estrictas en todo su territorio o en zonas geográficas donde se compruebe que dichas medidas son necesarias para la protección de la salud humana o del medio ambiente debido a circunstancias específicas.

Los Estados miembros podrán adoptar medidas técnicas para reducir las pérdidas de gasolina distintas de las establecidas en el Anexo I, si se demuestra que esas otras medidas poseen al menos la misma eficacia.

Cada Estado miembro informará a los demás Estados miembros y a la Comisión de toda medida vigente o de cualquier medida especial mencionada en el presente apartado que tenga la intención de adoptar, así como de los motivos que la justifiquen.

2. Las disposiciones del apartado 1 se aplicarán a partir de:

- a) la fecha contemplada en el artículo 10, a las nuevas instalaciones;
- b) tres años después de la fecha contemplada en el artículo 10, a las instalaciones existentes, si las salidas cargadas en una terminal superan las 50 000 toneladas anuales;
- c) seis años después de la fecha contemplada en el artículo 10, a las instalaciones existentes, si las salidas cargadas en una terminal superan las 25 000 toneladas anuales;
- d) nueve años después de la fecha contemplada en el artículo 10, al resto de las instalaciones existentes de almacenamiento de las terminales.

### Artículo 4

#### Carga y descarga de depósitos móviles en las terminales

1. El diseño y el funcionamiento de las instalaciones de carga y descarga se ajustarán a los requisitos técnicos del Anexo II.

El objetivo de dichos requisitos es reducir la pérdida total anual de gasolina resultante de la carga y descarga de depósitos móviles en las terminales por debajo del valor de referencia objetivo del 0,005 % en peso de las salidas.

Los Estados miembros podrán mantener o imponer medidas más estrictas en todo su territorio o en zonas geográficas donde se compruebe que dichas medidas son necesarias para la protección de la salud humana o del medio ambiente debido a circunstancias específicas.

Los Estados miembros podrán adoptar medidas técnicas para reducir las pérdidas de gasolina distintas de las establecidas en el Anexo II, si se demuestra que esas otras medidas poseen al menos la misma eficacia.

Cada Estado miembro informará a los demás Estados miembros y a la Comisión de toda medida vigente o de cualquier medida especial mencionada en el presente apartado que tenga intención de adoptar, así como de los motivos que la justifiquen. La Comisión comprobará la compatibilidad de dichas medidas con las disposiciones del Tratado y las del presente apartado.

Todas las terminales con instalaciones de carga para camiones cisterna dispondrán por lo menos de un pórtico de plataforma de carga que cumpla las especificaciones para el equipo de carga inferior establecidas en el Anexo IV. Dichas especificaciones se revisarán periódicamente y, si ha lugar, se modificarán de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 8.

<sup>(1)</sup> DO nº L 301 de 28. 10. 1982, p. 1.

2. Las disposiciones del apartado 1 se aplicarán a partir de:

- a) la fecha contemplada en el artículo 10, a las nuevas terminales de carga de camiones cisterna, vagones cisterna o buques;
- b) tres años después de la fecha contemplada en el artículo 10, a las terminales existentes de carga de camiones cisterna, vagones cisterna o buques, si la salida supera las 150 000 toneladas anuales;
- c) seis años después de la fecha contemplada en el artículo 10, a las terminales existentes de carga de camiones cisterna o de vagones cisterna, si la salida supera las 25 000 toneladas anuales;
- d) nueve años después de la fecha contemplada en el artículo 10, al resto de las instalaciones existentes de carga de las terminales para camiones cisterna y vagones cisterna.

3. Nueve años después de la fecha contemplada en el artículo 10, se aplicarán los requisitos para el equipo de carga inferior establecidos en el Anexo IV a todos los pórticos de plataforma de carga de camiones cisterna en todas las terminales, a menos que estén exentas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4.

4. A título excepcional, no se aplicarán los apartados 1 y 3 a:

- a) las terminales existentes con unas salidas inferiores a 10 000 toneladas anuales;
- b) las nuevas terminales con unas salidas inferiores a 5 000 toneladas anuales, cuando se encuentren en islas pequeñas y remotas.

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión a qué terminales afecta esta excepción mediante el informe mencionado en el artículo 9.

5. No obstante, el Reino de España podrá establecer una excepción de un año con respecto al calendario fijado en la letra b) del apartado 2.

#### Artículo 5

##### Depósitos móviles

1. El diseño y el funcionamiento de los depósitos se ajustarán a los requisitos siguientes:

- a) los depósitos móviles se diseñarán y operarán de forma que los vapores residuales queden retenidos en el depósito tras la descarga de la gasolina;
- b) en el caso de los depósitos móviles distintos de los vagones cisterna que abastezcan de gasolina a las estaciones de servicio y terminales serán diseñados y operados para poder aceptar y retener los vapores de retorno de las instalaciones de almacenamiento de las estaciones de servicio o de las terminales. Para los vagones cisterna esto sólo será necesario si suministran petróleo a estaciones de servicio o a terminales en las que se utilice el almacenamiento intermedio de vapores;
- c) excepto en caso de que se liberen a través de las válvulas de seguridad, los vapores mencionados en las letras a) y b) quedarán retenidos en el depósito móvil hasta que se proceda al rellenado en la terminal.

En caso de que, tras la descarga de gasolina, el depósito móvil sea utilizado para contener productos distintos de la gasolina, y en la medida en que resulte imposible la recuperación del vapor o el almacenamiento intermedio de vapores, podrá permitirse su ventilación en una zona geográfica en la que no sea probable que las emisiones contribuyan significativamente a problemas medioambientales o de salud;

- d) las autoridades competentes de los Estados miembros velarán por que los camiones cisterna sean sometidos regularmente a una prueba de estanqueidad de vapores, y se compruebe periódicamente el funcionamiento de las válvulas de vacío y de presión de todos los depósitos móviles.

2. Las disposiciones del apartado 1 se aplicarán a partir de:

- a) la fecha indicada en el artículo 10, a los nuevos camiones cisterna, vagones cisterna y buques;
- b) tres años después de la fecha indicada en el artículo 10, a los vagones cisterna y los buques existentes si se cargan en una terminal sujeta a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4;
- c) a los camiones cisterna existentes modificados a fin de equiparlos para carga inferior de conformidad con las especificaciones del Anexo IV.

3. Con carácter excepcional, no se aplicará lo dispuesto en las letras a), b) y c) del apartado 1 a los escapes de vapor producidos como resultado de mediciones utilizando varillas de nivel, con relación a

- a) depósitos móviles existentes y
- b) depósitos móviles nuevos que entren en funcionamiento en los cuatro años siguientes a la fecha a que se refiere el artículo 10.

#### Artículo 6

##### Carga de las instalaciones de almacenamiento de las estaciones de servicio

1. El diseño y el funcionamiento de las instalaciones de carga y almacenamiento se ajustarán a los requisitos técnicos del Anexo III.

El objetivo de dichos requisitos es reducir la pérdida total anual de gasolina resultante de la carga de las instalaciones de almacenamiento de las estaciones de servicio por debajo del valor de referencia objetivo del 0,01 % en peso de la salida.

Los Estados miembros podrán mantener o imponer medidas más estrictas en todo su territorio o en zonas geográficas donde se compruebe que dichas medidas son necesarias para la protección de la salud humana o del medio ambiente debido a circunstancias específicas.

Los Estados miembros podrán adoptar medidas técnicas para reducir las pérdidas de gasolina distintas de las establecidas en el Anexo III, si se demuestra que esas otras medidas poseen al menos la misma eficacia.

Cada Estado miembro informará a los demás Estados miembros y a la Comisión de toda medida vigente o de cualquier medida especial mencionada en el presente apartado que tenga intención de adoptar, así como de los motivos que la justifiquen.

2. Las disposiciones del apartado 1 se aplicarán a partir de:

- a) la fecha contemplada en el artículo 10, a las nuevas estaciones de servicio;
- b) tres años después de la fecha contemplada en el artículo 10:
  - a las estaciones de servicio existentes con unas salidas superiores a 1 000 m<sup>3</sup> anuales;
  - a las estaciones de servicio existentes, con independencia de sus salidas, situadas en zonas de viviendas o zonas de trabajo de carácter permanente;
- c) seis años después de la fecha contemplada en el artículo 10, a las estaciones de servicio existentes con unas salidas superiores a 500 m<sup>3</sup> anuales;
- d) nueve años después de la fecha contemplada en el artículo 10, al resto de las estaciones de servicio existentes.

3. A título excepcional, no se aplicarán los apartados 1 y 2 a las estaciones de servicio con unas salidas inferiores a 100 m<sup>3</sup> anuales.

4. En el caso de las estaciones de servicio con una salida inferior a 500 m<sup>3</sup> anuales, los Estados miembros podrán eximir las del cumplimiento de los requisitos enumerados en el apartado 1 cuando la estación de servicio esté situada en una zona geográfica o en un lugar en los que no sea probable que las emisiones de vapores contribuyan significativamente a problemas medioambientales o de salud.

Los Estados miembros facilitarán a la Comisión información detallada de las zonas a las que se propongan aplicar dicha excepción en el marco de los informes a que hace referencia el artículo 9 y, posteriormente, le notificarán cualquier cambio en dichas zonas.

5. No obstante, el Reino de los Países Bajos podrá eximir del calendario fijado en el apartado 2, con sujeción a las siguientes condiciones:

- las medidas dispuestas en el presente artículo se aplicarán dentro de un plan nacional existente más amplio para las estaciones de servicio, que aborde al mismo tiempo diversos problemas ambientales, como la contaminación del agua, atmosférica y del suelo y la contaminación por residuos, plan cuya aplicación deberá estar detalladamente programada;
- el calendario sólo podrá alterarse en 2 años como máximo, y el plan deberá finalizarse en el plazo fijado en la letra d) del apartado 2;
- la decisión de no atenerse al calendario del apartado 2 se notificará a la Comisión, junto con la información completa acerca del alcance y los plazos de la exención.

6. A título excepcional, el Reino de España y la República Portuguesa podrán ampliar por un año el plazo establecido en la letra b) del apartado 2.

## Artículo 7

### Modificaciones de los Anexos

Con excepción de los valores límite indicados en el punto 2 del Anexo II, las modificaciones necesarias para adaptar los Anexos de la presente Directiva al progreso técnico serán aprobadas con arreglo al procedimiento del artículo 8.

## Artículo 8

### Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité compuesto por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de medidas. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el Presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión. 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. Los votos de los representantes de los Estados miembros en el seno del Comité se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente citado. El Presidente no tomará parte en la votación.

3. 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.

4. Si, transcurrido un 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.

## Artículo 9

### Control y elaboración de informes

Los informes sobre la aplicación de la presente Directiva se elaborarán con arreglo al procedimiento del artículo 5 de la Directiva 91/692/CEE del Consejo, de 23 de diciembre de 1991, sobre la normalización y la racionalización de los informes relativos a la aplicación de determinadas directivas referentes al medio ambiente <sup>(1)</sup>. Se invita a la

<sup>(1)</sup> DO nº L 377 de 31. 12. 1991, p. 48.

Comisión a acompañar, cuando proceda, su primer informe con propuestas de modificación de la presente Directiva, incluyendo en particular la ampliación de su ámbito a fin de incluir el control del vapor y del sistema de recuperación para los sistemas de carga y los buques.

#### *Artículo 10*

##### **Incorporación a la legislación nacional**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 1995. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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 la forma de la mencionada referencia.

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

#### *Artículo 11*

##### **Disposición final**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 1994.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

K. HÄNSCH

*Por el Consejo*

*El Presidente*

K. KINKEL

## ANEXO I

## REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO DE LAS TERMINALES

1. Las caras exteriores de paredes y techo de los depósitos de superficie estarán pintados de un color de una reflectancia térmica total igual o superior al 70 %. Las operaciones podrán programarse para que su realización tenga lugar en el marco de los ciclos habituales de mantenimiento de los depósitos dentro del límite de un plazo de tres años. Los Estados miembros podrán eximir de esta disposición cuando sea necesario para la protección de zonas paisajísticas especiales declaradas como tales por las autoridades nacionales.

Esta disposición no se aplicará a los depósitos conectados a una unidad de recuperación de vapores que se ajuste a los requisitos del punto 2 del Anexo II.

2. Los depósitos con techos flotantes exteriores estarán provistos de una junta principal que cubra la sección anular generada entre la pared del depósito y el perímetro exterior del techo flotante, y de una junta secundaria colocada sobre la primera. Las juntas deberán estar diseñadas para alcanzar una contención general de vapores igual o superior al 95 % con respecto a un depósito de techo fijo comparable sin ningún dispositivo de contención de vapores (es decir, un depósito de techo fijo con válvula de seguridad vacío/presión únicamente).

3. Todas las nuevas instalaciones de almacenamiento de las terminales en donde, sea obligatoria la recuperación de vapores con arreglo al artículo 4 de la Directiva (véase el Anexo II), deberán:

- a) bien ser depósitos de techo fijo conectados a la unidad de recuperación de vapores según lo dispuesto en el Anexo II, o
- b) bien haber sido diseñados con un techo flotante, externo o interno, equipado con juntas primarias y secundarias que cumplan los requisitos de funcionamiento establecidos en el punto 2.

4. Los depósitos de techo fijo existentes deberán:

- a) bien estar conectados a una unidad de recuperación de vapores de conformidad con los requisitos del Anexo II, o
- b) bien tener un techo flotante interno con una junta primaria que deberá estar diseñada para alcanzar una contención general de vapores igual o superior al 90 % con respecto a un depósito de techo fijo comparable sin dispositivo de contención de vapores.

5. Los requisitos de contención de vapores mencionados en los puntos 3 y 4 no se aplicarán a los depósitos de techo fijo de las terminales, cuando esté permitido el almacenamiento intermedio de vapores de conformidad con el apartado 1 del Anexo II.

## ANEXO II

## REQUISITOS PARA INSTALACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE LAS TERMINALES

1. Los vapores desplazados durante la carga de los depósitos móviles serán transportados a través de una conducción estanca a una unidad de recuperación de vapores para su ulterior regeneración en la terminal.

Esta disposición no se aplicará a los camiones cisterna de carga superior en tanto se autorice tal forma de carga.

En las terminales de carga de gasolina en buques, la unidad de recuperación de vapores podrá ser reemplazada por una unidad de incineración de vapores en caso de que la recuperación de vapores sea poco segura o técnicamente imposible debido al volumen de los vapores de retorno. Las disposiciones relativas a las emisiones a la atmósfera de la unidad de recuperación de vapores se aplicarán también a la unidad de incineración de vapores.

En terminales con unas salidas inferiores a 25 000 toneladas anuales se podrá sustituir la recuperación inmediata de vapores en la terminal por el almacenamiento intermedio de vapores.

2. La concentración media de vapores en el escape de la unidad de recuperación de vapores —una vez realizada la corrección para dilución durante el tratamiento— no será superior a 35 g/Nm<sup>3</sup> en cualquier hora dada.

Para las unidades de recuperación de vapores instaladas con anterioridad al 1 de enero de 1993, el Reino Unido podrá eximir del valor límite de 35 g/Nm<sup>3</sup> por hora establecido en el presente Anexo, siempre que concurren las condiciones siguientes:

- la instalación deberá tener un valor límite de 50 g/Nm<sup>3</sup> en cualquier hora dada, medido con arreglo a los requisitos que establece el presente Anexo;
- la excepción expirará, a más tardar, nueve años después de la fecha mencionada en el artículo 10;
- se notificarán a la Comisión las instalaciones a las que se aplique dicha excepción, junto con información sobre las salidas de gasolina y las emisiones de vapores de cada instalación.

Las autoridades competentes de los Estados miembros velarán por que se establezcan los métodos de medición y análisis, así como la frecuencia de éstos.

Las mediciones deberán efectuarse en el transcurso de una jornada laboral completa (mínimo siete horas) de salida normal.

Las mediciones podrán ser continuas o discontinuas. En caso de ser discontinuas, deberán efectuarse como mínimo cuatro mediciones por hora.

El error total de medición debido al equipo empleado, al gas de calibrado y al procedimiento utilizado no debe ser superior al 10 % del valor medido.

El equipo empleado deberá ser capaz de medir como mínimo concentraciones de 3 g/Nm<sup>3</sup>.

La precisión será como mínimo del 95 % del valor medido.

3. Las autoridades competentes de los Estados miembros procurarán que las conducciones y circuitos de tuberías sean revisados periódicamente para detectar posibles escapes.

4. Las autoridades competentes de los Estados miembros procurarán que, en caso de escape de vapor, se interrumpan las operaciones de carga en el pórtico de la plataforma. El pórtico de la plataforma deberá estar dotado del equipo necesario para proceder a dicha interrupción.

5. Cuando se permita la carga superior de depósitos móviles, el extremo del brazo de carga se mantendrá próximo a la base del depósito móvil con el fin de evitar salpicaduras.

## ANEXO III

**REQUISITOS PARA LAS INSTALACIONES DE CARGA Y ALMACENAMIENTO EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO Y EN LAS TERMINALES EN LAS QUE SE EFECTÚE EL ALMACENAMIENTO INTERMEDIO DE VAPORES**

Los vapores desplazados durante la descarga de gasolina en las instalaciones de almacenamiento de las estaciones de servicio y en los depósitos de techo fijo utilizados para el almacenamiento intermedio de vapores serán transportados a través de una conducción estanca al depósito móvil del cual se descarga la gasolina. Las operaciones de carga sólo podrán efectuarse si este método se aplica y funciona adecuadamente.

## ANEXO IV

**ESPECIFICACIONES PARA LA CARGA INFERIOR, LA RECOGIDA DE VAPORES Y LA PROTECCIÓN CONTRA EL EXCESO DE LLENADO DE LOS CAMIONES CISTERNA EUROPEOS****1. Acoplamientos**

- 1.1. El acoplamiento para líquidos del brazo de carga será un acoplamiento hembra que encaje en un adaptador macho API de 4 pulgadas (101,6 mm) situado en el vehículo, tal como se estipula en:

— API RECOMMENDED PRACTICE 1004  
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988.

Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1, Type of Adapter used for Bottom Loading).

- 1.2. El acoplamiento para la recogida de vapores en la conducción de recogida de vapores del pórtico de la plataforma de carga será un acoplador hembra de leva y ranura que encaje en un adaptador macho de leva y ranura de 4 pulgadas (101,6 mm) situado en el vehículo, tal como se estipula en:

— API RECOMMENDED PRACTICE 1004  
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988.

Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2, Vapour Recovery Adapter).

**2. Condiciones de carga**

- 2.1. El caudal normal de carga de líquidos será de 2 300 litros por minuto (con un máximo de 2 500 litros por minuto) por brazo de carga.

- 2.2. En los períodos de actividad intensa de la terminal, el sistema de recogida de vapores del pórtico de la plataforma de carga, incluida la unidad de recuperación de vapores, podrá ejercer sobre el lado del vehículo donde se encuentre el adaptador para la recogida de vapores, una contrapresión máxima de 55 milibares.

- 2.3. Todos los vehículos de carga inferior homologados llevarán una placa de identificación en la que se especifique el número máximo autorizado de brazos de carga que puedan utilizarse simultáneamente con la garantía de que no haya escapes de vapor a través de las válvulas P y V de los compartimentos cuando la contrapresión máxima del sistema sea de 55 milibares, tal como se especifica en el punto 2.2.

**3. Conexión a tierra del vehículo/detector de exceso de llenado del vehículo**

El pórtico de la plataforma de carga estará equipado con una unidad de control para la detección de excesos de llenado que, una vez conectada al vehículo, dará una señal de autorización de fallo seguro que permita la carga, siempre que ningún sensor de exceso de llenado de los distintos compartimentos detecte un nivel alto.

- 3.1. El vehículo estará conectado a la unidad de control del pórtico de la plataforma de carga por medio de una toma eléctrica normalizada de 10 clavijas. La toma macho irá montada en el vehículo y la hembra irá unida a un cable flotante conectada a la unidad de control montada en el pórtico de la plataforma de carga.

- 3.2. Los detectores de niveles elevados del vehículo serán termistores de 2 cables, sensores ópticos de 2 alambres, sensores ópticos de 5 alambres o dispositivos compatibles equivalentes, siempre que el sistema sea de fallo seguro. (NB: los termistores tendrán un coeficiente térmico negativo).
- 3.3. La unidad de control del pórtico de la plataforma admitirá sistemas para vehículos tanto de 2 como de 5 cables.
- 3.4. El vehículo estará unido al pórtico de la plataforma mediante el cable común de retorno de los sensores de exceso de llenado, que estará conectado a la clavija 10 de la toma macho a través del chasis del vehículo. La clavija 10 de la toma hembra se conectará a la caja de la unidad de control, la cual estará conectada a la toma de tierra del pórtico de la plataforma.
- 3.5. Todos los vehículos de carga inferior homologados llevarán una placa de identificación (véase el punto 2.3) que especifique el tipo de sensores de exceso de llenado instalados (de 2 o de 5 cables).

#### 4. Localización de las conexiones

- 4.1. El diseño del equipo de carga de líquidos y de recogida de vapores del pórtico de la plataforma de carga se ajustará a la siguiente estructura de conexiones del vehículo.
  - 4.1.1. La altura de la línea central de los adaptadores para líquidos será de un máximo de 1,4 metros (sin carga) y de un mínimo de 0,5 metros (con carga), siendo aconsejable una altura de entre 0,7 y 1,0 metros.
  - 4.1.2. La distancia horizontal entre los adaptadores no será inferior a 0,25 metros (siendo aconsejable una distancia mínima de 0,3 metros).
  - 4.1.3. Todos los adaptadores para líquidos estarán situados dentro de una estructura cuya longitud no exceda de 2,5 metros.
  - 4.1.4. El adaptador para recogida de vapores estará situado preferiblemente a la derecha de los adaptadores para líquidos y a una altura no superior a 1,5 metros (sin carga) ni inferior a 0,5 metros (con carga).
- 4.2. La conexión de tierra/exceso de llenado estará situada a la derecha de los adaptadores para líquidos y recogida de vapores a una altura no superior a 1,5 metros (sin carga) ni inferior a 0,5 metros (con carga).
- 4.3. El sistema de conexión mencionado estará situado a un solo lado del vehículo.

#### 5. Sistemas de bloqueo

##### 5.1. *Conexión a tierra/detector de exceso de llenado*

La carga no será posible sin una señal de autorización de la unidad de control combinada de conexión a tierra/detector de exceso de llenado.

En caso de exceso de llenado o de pérdida de la conexión a tierra del vehículo, la unidad de control del pórtico de la plataforma de carga cerrará la válvula de control de carga del pórtico.

##### 5.2. *Detección de recogida de vapores*

La carga no será posible salvo que se haya conectado al vehículo la conducción de recogida de vapores y que los vapores desplazados puedan circular libremente del vehículo al sistema de recogida de vapores de la instalación.

---