

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B** **DYREKTYWA 94/63/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 20 grudnia 1994 r.

w sprawie kontroli emisji lotnych związków organicznych (LZO) wynikających ze składowania paliwa i jego dystrybucji z terminali do stacji paliw

(Dz.U. L 365 z 31.12.1994, str. 24)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 września 2003 r.	L 284	1	31.10.2003
► <u>M2</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1137/2008 z dnia 22 października 2008 r.	L 311	1	21.11.2008



**DYREKTYWA 94/63/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY**

z dnia 20 grudnia 1994 r.

**w sprawie kontroli emisji lotnych związków organicznych (LZO)
wynikających ze składowania paliwa i jego dystrybucji z terminali
do stacji paliw**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 100a,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 198b Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

kolejne programy działań Wspólnoty Europejskiej w sprawie ochrony
środowiska ⁽⁴⁾ podkreślają wagę zapobiegania i zmniejszania zanieczy-
szczenia powietrza;

emisje lotnych związków organicznych (LZO) pochodzących z paliw
i rozpuszczalników we Wspólnocie, osiągnęłyby, według prognoz
Wspólnoty, 10 mln ton rocznie, jeżeli nie zostałyby podjęte żadne
środki kontrolne; emisje lotnych związków organicznych przyczyniają
się do powstawania utleniaczy fotochemicznych, takich jak ozon, które
w wysokich stężeniach szkodzą zdrowiu i mają ujemny wpływ na
roślinność i substancje materialne; niektóre z lotnych związków orga-
nicznych pochodzących z benzyny zaliczane są do substancji toksycz-
nych, rakotwórczych i teratogennych;

dnia 2 kwietnia 1992 r. Wspólnota podpisała Protokół do Konwencji
z 1979 r. w sprawie transgranicznego zanieczyszczania powietrza na
dalekie odległości, dotyczący ograniczenia emisji lotnych związków
organicznych lub zmniejszenia ich transgranicznego przepływu, który
przewiduje znaczne zmniejszenie emisji lotnych związków organicz-
nych;

znaczący krok w strategii mającej na celu ogólne zmniejszenie emisji
lotnych związków organicznych we Wspólnocie podjęty został dyrek-
tywą Rady 91/441/EWG z dnia 26 czerwca 1991 r. zmieniającą dyrek-
tywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Człon-
kowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu
ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników
o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾, mający na celu obni-
żenie o ok. 80–90 % w ciągu 10–15 lat emisji lotnych związków orga-
nicznych pochodzących z gazów wydechowych i emisji oparów
z pojazdów silnikowych, które stanowią ok. 40 % obecnych emisji
lotnych związków organicznych do atmosfery spowodowanych przez
człowieka; w chwili przyjmowania wspomnianej dyrektywy, przedsta-
wiono Komisji wniosek o przedłożenie propozycji dyrektywy w sprawie
środków w celu zmniejszenia ubytków przez parowanie na każdym
etapie procesu magazynowania i dystrybucji paliw silnikowych;

⁽¹⁾ Dz.U. C 227 z 3.9.1992, str. 3, oraz Dz.U. C 270 z 6.10.1993, str. 12.

⁽²⁾ Dz.U. C 73 z 15.3.1993, str. 6.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 24 czerwca 1994 r. (Dz.U. C 194
z 19.7.1993, str. 325), wspólne stanowisko Rady z dnia 4 października 1993
r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja
Parlamentu Europejskiego z dnia 9 marca 1994 r. (Dz.U. C 91
z 28.3.1994, str. 82). Zatwierdzona dnia 2 grudnia 1994 r. (Dz.U. C 342
z 20.12.1993, str. 15). Wspólny tekst komitetu pojednawczego z dnia 8 listo-
pada 1994 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 112 z 20.12.1973, str. 1, Dz.U. C 139 z 13.6.1977, str. 1, Dz.U.
C 46 z 17.2.1983, str. 1, oraz Dz.U. C 328 z 7.12.1987, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 242 z 30.8.1991, str. 1.

▼B

emisja lotnych związków organicznych z systemu magazynowania i dystrybucji stanowi około 500 000 ton rocznie, co stanowi około 5 % emisji wszystkich lotnych związków organicznych spowodowanych przez człowieka we Wspólnocie; stanowią one znaczący udział w zanieczyszczeniach powietrza, zwłaszcza na obszarach miejskich;

dostępne technologie mogą zapewnić znaczne zmniejszenie ubytków spowodowanych parowaniem w systemie dystrybucji paliw, przede wszystkim przez odzyskiwanie emitowanych oparów;

w oparciu o międzynarodową normalizację i zasady bezpieczeństwa obowiązujące w czasie załadunku na statki, na szczęblu Międzynarodowej Organizacji Morskiej trzeba opracować normy do celów systemów kontroli emisji oparów i ich odzyskiwania, do zastosowania zarówno w urządzeniach załadunkowych, jak i na statkach; z tego względu Wspólnota musi doprowadzić do zapewnienia, że w czasie bieżącego przeglądu Konwencji Marpol, która ma się zakończyć w 1996 r. niezbędne przepisy zostaną wprowadzone do Konwencji; w przypadku gdy Konwencja Marpol nie zostanie poddana przeglądowi, Wspólnota po konsultacji ze swoimi głównymi partnerami handlowymi powinna zaproponować właściwe środki do zastosowania na statkach i w urządzeniach portowych obsługujących je;

dalsze działania konieczne będą w celu zmniejszenia emisji oparów na stacjach paliw w czasie uzupełniania paliw, osiągających obecnie około 200 000 ton rocznie; tym samym kontrolując emisję wszystkich oparów w czasie dystrybucji paliw;

w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji i w celu zapewnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego konieczne jest zharmonizowanie pewnych środków dotyczących dystrybucji paliw, przyjmując za podstawę wysoki poziom ochrony środowiska;

należy jednakże uwzględnić korzyści i obciążenia, mogące wynikać z działania lub braku działania; w związku z powyższym właściwe jest zapewnienie możliwości odstępstwa, a niekiedy w pewnych przypadkach wyłączeń; niektórym Państwom Członkowskim należy przyznać również prawo wyboru dłuższych okresów dostosowania, aby mogły one uwzględnić różnego rodzaju środki w zakresie ochrony środowiska, które mogły już przyjąć w tym obszarze lub szczególnie obciążenia, nałożone przez środki określone w niniejszej dyrektywie, spowodowane strukturą ich sieci;

wspólnotowe działania muszą uwzględniać warunki środowiska w różnych regionach Wspólnoty; Państwa Członkowskie muszą mieć możliwość podtrzymania lub nałożenia bardziej rygorystycznych środków dotyczących ubytków spowodowanych przez parowanie z zainstalowanych na stałe urządzeń na terenie całego swojego terytorium lub w rejonach geograficznych, w przypadku gdy postanowiono, iż środki takie niezbędne są w celu ochrony zdrowia ludzi lub środowiska ze względu na specjalne warunki;

przepisy art. 3 ust. 1, art. 4 ust. 1 i art. 6 ust. 1 niniejszej dyrektywy stosuje się bez uszczerbku dla dyrektywy Rady 83/189/EWG z dnia 28 marca 1983 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i uregulowań technicznych⁽¹⁾;

w celu zapewnienia możliwości swobodnego handlu paliwami na terytorium Wspólnoty i w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa konieczne jest wprowadzenie zharmonizowanych specyfikacji sprzętu do załadunku oddolnego samochodów-cystern; konieczne jest wprowadzenie przepisu normalizującego takie specyfikacje i przystosowującego je do postępu technicznego;

należy ustanowić komitet, aby wspierać Komisję w przystosowaniu załączników do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego,

⁽¹⁾ Dz.U. L 109 z 26.4.1983, str. 8. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją Komisji 92/400/EWG (Dz.U. L 221 z 6.8.1992, str. 55).



PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zakres

Zakres niniejszej dyrektywy stosuje się do eksploatacji, urządzeń, pojazdów i statków służących do magazynowania, załadunku i transportu paliw między terminalami oraz między terminalem a stacją paliw.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „paliwo” oznacza jakąkolwiek pochodną ropy naftowej, z dodatkami lub bez, o prężności oparów równej 27,6 kPa lub większej, która przeznaczona jest do użytku jako paliwo do pojazdów silnikowych, z wyjątkiem gazu płynnego (LPG);
- b) „opary” oznaczają wszelkie związki gazowe, parujące z paliw;
- c) „urządzenie do magazynowania” oznacza cysternę stacjonarną używaną w terminalach w celu magazynowania paliw;
- d) „terminal” oznacza jakiekolwiek urządzenie wykorzystywane do składowania i załadunku paliw na samochody-cysterny, wagony-cysterny lub statki, wraz ze wszystkimi urządzeniami do magazynowania na terenie terminalu;
- e) „ruchoma cysterna” oznacza cysternę przewożoną transportem drogowym, kolejowym bądź wodnym, używaną w celu przesyłania paliw między terminalami lub między terminalem a stacją paliw;
- f) „stacja paliw” oznacza każdy obiekt, w którym paliwo wydawana jest ze stacjonarnych zbiorników do baków paliwowych pojazdów silnikowych;
- g) „istniejące” urządzenia do magazynowania i załadunku paliwa, stacje paliw i ruchome cysterny oznaczają takie urządzenia, stacje paliw i ruchome cysterny, które działały przed datą określoną w art. 10, lub takie, dla których indywidualne pozwolenie na budowę lub zezwolenie na działalność wymagane przez krajowe ustawodawstwo, wydane zostało przed datą określoną w art. 10;
- h) „nowe” w odniesieniu do urządzeń do magazynowania i załadunku, stacji paliw i ruchomych cystern oznacza takie urządzenia, stacje paliw i ruchome cysterny, których nie obejmuje lit. g);
- i) „przepustowość” oznacza największą całkowitą roczną ilość paliwa, załadowanego do ruchomych cystern z urządzeń do magazynowania w terminalu lub ze stacji paliw w okresie trzech kolejnych lat;
- j) „jednostka odzyskiwania oparów” oznacza urządzenie do odzyskiwania paliwa z jego oparów, łącznie z wszelkimi systemami zbiorników buforowych w terminalu;
- k) „statek” oznacza statek floty śródlądowej zdefiniowany w rozdziale 1 dyrektywy Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r., ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej ⁽¹⁾;
- l) „docelowa wartość porównawcza” oznacza wytyczną służącą do ogólnej oceny odpowiedniości środków technicznych w załącznikach, a nie jest wartością graniczną, w stosunku do której określa się działanie poszczególnych urządzeń, terminali i stacji paliw;

⁽¹⁾ Dz.U. L 301 z 28.10.1982, str. 1.

▼B

- m) „pośrednie magazynowanie oparów” oznacza pośrednie magazynowanie oparów w cysternach o nieruchomej pokrywie w terminalach, w celu ich późniejszego przesłania i odzyskiwania w innym terminalu. Przesyłanie oparów z jednego urządzenia do drugiego w ramach jednego terminalu nie uznaje się za pośrednie magazynowanie oparów w znaczeniu niniejszej dyrektywy;
- n) „urządzenie do załadunku” oznacza urządzenie w terminalu, w którym paliwo może być ładowane do ruchomych cystern. Urządzenia do załadunku na samochody-cysterny składają się z co najmniej jednej suwnicy bramowej;
- o) „suwnica bramowa” oznacza jakąkolwiek strukturę terminalu, w której paliwo można ładować do pojedynczych samochodów-cystern w dowolnym czasie.

*Artykuł 3***Urządzenia do magazynowania w terminalach**

1. Urządzenia do magazynowania w terminalach projektuje się i eksploatuje zgodnie z przepisami technicznymi załącznika I.

Przepisy te mają za zadanie zmniejszenie całkowitych rocznych ubytków paliwa spowodowanych załadunkiem i przechowywaniem w każdym urządzeniu do magazynowania w terminalach do poziomu poniżej docelowej wartości porównawczej równej wagowo 0,01 % przepustowości w każdym urządzeniu do magazynowania w terminalu.

Państwa Członkowskie mogą podtrzymywać lub wymagać bardziej restrykcyjnych środków na swoim terytorium lub w rejonach geograficznych, w przypadku gdy ustalono, że środki takie są niezbędne w celu ochrony zdrowia ludzi lub środowiska ze względu na specjalne warunki.

Państwa Członkowskie mogą przyjąć środki techniczne inne niż wymienione w załączniku I, w celu zmniejszenia ubytków paliw, o ile udowodniono, że takie alternatywne środki są co najmniej tak samo skuteczne.

Państwa Członkowskie informują pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję o wszelkich istniejących lub specjalnych środkach określonych w niniejszym ustępie, których przyjęcie rozważają oraz powodach ich przyjęcia.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się:

- a) od daty, określonej w art. 10 do nowych urządzeń;
- b) przez trzy lata od daty określonej w art. 10 do urządzeń istniejących, o ile ich przepustowość ładowania w terminalu przekracza 50 000 ton rocznie;
- c) przez sześć lat od daty określonej w art. 10 do urządzeń istniejących, o ile ich przepustowość przekracza 25 000 ton rocznie;
- d) przez dziewięć lat od daty, określonej w art. 10 w przypadku wszystkich pozostałych istniejących urządzeń magazynujących terminali.

*Artykuł 4***Załadunek i rozładunek ruchomych cystern w terminalach**

1. Sprzęt służący do załadunku i rozładunku, zaprojektowany i eksploatowany jest zgodnie z przepisami technicznymi załącznika II.

Przepisy te mają na celu zmniejszenie całkowitych rocznych ubytków paliwa, spowodowanych załadunkiem i rozładunkiem ruchomych cystern w terminalach, poniżej docelowej wartości porównawczej równej wagowo 0,005 % przepustowości.

▼B

Państwa Członkowskie mogą podtrzymywać istniejące lub wymagać bardziej rygorystycznych środków na terenie całego swojego terytorium lub w rejonach geograficznych, w przypadku gdy postanowiono, że środki takie niezbędne są w celu ochrony zdrowia ludzi lub środowiska ze względu na specjalne warunki.

Państwa Członkowskie mogą podjąć środki techniczne inne niż wymienione w załączniku II w celu zmniejszenia ubytków paliwa, o ile udowodniono, że takie alternatywne środki są co najmniej tak samo skuteczne.

Państwa Członkowskie informują pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję o wszelkich istniejących lub specjalnych środkach określonych w niniejszym ustępie, których przyjęcie rozważają, oraz o powodach ich przyjęcia. Komisja ocenia zgodność tych środków z postanowieniami Traktatu i przepisami niniejszego akapitu.

▼M2

Wszystkie terminale posiadające urządzenia do załadunku samochodów cystern wyposażone są w przynajmniej jedną suwnicę bramową, odpowiadającą specyfikacji dotyczącej sprzętu do załadunku oddolnego ustanowionej w załączniku IV. Komisja sprawdza tę specyfikację w regularnych odstępach czasu i koryguje ją w stosownych przypadkach. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 8 ust. 2.

▼B

2. Przepisy ust. 1 stosuje się:

- a) od daty określonej w art. 10 do nowych terminali do załadunku do samochodów-cystern, wagonów-cystern i/lub na statki;
- b) przez trzy lata od daty określonej w art. 10 do istniejących terminali przeznaczonych do załadunku do samochodów-cystern, wagonów-cystern i/lub na statki, jeżeli przepustowość tych terminali przekracza 150 000 ton rocznie;
- c) przez sześć lat od daty określonej w art. 10 do istniejących terminali przeznaczonych do załadunku do samochodów-cystern, wagonów-cystern, jeżeli przepustowość tych terminali przekracza 25 000 ton rocznie;
- d) przez dziewięć lat od daty określonej w art. 10 do wszystkich istniejących urządzeń w terminalach do załadunku do samochodów-cystern i wagonów-cystern.

3. Wymagania dotyczące sprzętu do załadunku oddolnego, ustalone w załączniku IV stosuje się przez dziewięć lat po terminie określonym w art. 10 do wszystkich suwnic bramowych przeznaczonych do załadunku samochodów-cystern we wszystkich terminalach, o ile nie zostały wyłączone zgodnie z warunkami ust. 4.

4. Na zasadzie odstępstwa ust. 1 i 3 nie mają zastosowania:

- a) do istniejących terminali o przepustowości mniejszej niż 10 000 ton rocznie oraz;
- b) do nowych terminali o przepustowości mniejszej niż 5 000 ton rocznie znajdujących się na małych, odległych wyspach.

Państwa Członkowskie informują Komisję o terminalach, których dotyczy powyższe odstępstwo poprzez ustalenia sprawozdawcze określone w art. 9.

5. Królestwo Hiszpanii może udzielić odstępstwa na okres jednego roku od okresu czasu ustalonego w ust. 2 lit. b).

▼B*Artykuł 5***Ruchome cysterny**

1. Ruchome cysterny są projektowane i eksploatowane zgodnie z następującymi wymaganiami:

- a) ruchome cysterny są projektowane i eksploatowane w taki sposób, by po rozładunku paliwa pozostałe opary pozostawały w kontenerze;
- b) ruchome cysterny, które dostarczają paliwo do stacji i terminali, projektowane są i eksploatowane w taki sposób, by mogły odebrać i zatrzymać opary zwrotne z urządzeń do magazynowania na stacjach paliw i w terminalach. W przypadku wagonów-cystern powyższy wymóg obowiązuje jedynie wtedy, kiedy paliwo dostarczane jest do stacji paliw lub terminali, w których stosowane jest pośrednie magazynowanie oparów;
- c) z wyjątkiem przypadków uwalniania przez zawory bezpieczeństwa oparów określonych w lit. a) i b) zatrzymywane są w ruchomej cysternie aż do momentu przeładowania w terminalach.

Jeżeli po przeładunku paliwa ruchoma cysterna używana jest następnie do produktów innych niż paliwa i nie jest możliwe odzyskiwanie oparów ani ich pośrednie magazynowanie, w rejonach geograficznych, w których emisje nie przyczyniają się do powstawania znaczących problemów w zakresie ochrony środowiska i zdrowia ludzi, dopuszczalne jest stosowanie wentylacji;

- d) właściwe władze Państw Członkowskich muszą zapewnić regularne badania samochodów-cystern pod kątem ich szczelności i okresowe kontrole zaworów bezpieczeństwa w ruchomych cysternach pod kątem ich prawidłowego funkcjonowania.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się:

- a) od daty określonej w art. 10 do nowych samochodów-cystern, wagonów-cystern i statków;
- b) przez trzy lata od daty określonej w art. 10 do istniejących wagonów-cystern i statków, o ile załadunek odbywa się w terminalach, do których stosują się wymagania art. 4 ust. 1;
- c) do istniejących samochodów-cystern, ponownie wykorzystywanych do załadunku oddolnego zgodnie ze specyfikacją ustanowioną w załączniku IV.

3. Na zasadzie odstępstwa przepisy ust. 1 lit. a), b) i c) nie mają zastosowania do strat oparów spowodowanych pomiarami przy użyciu prętowych wskaźników poziomu w odniesieniu do:

- a) istniejących ruchomych cystern; oraz
- b) nowych ruchomych cystern, które weszły do eksploatacji w ciągu czterech lat po terminie określonym w art. 10.

*Artykuł 6***Załadunek do urządzeń do magazynowania na stacjach paliw**

1. Urządzenia do załadunku i magazynowania projektowane są i eksploatowane zgodnie z przepisami technicznymi załącznika III.

Przepisy te mają na celu zmniejszenie całkowitych rocznych strat paliwa spowodowanych załadunkiem do urządzeń do magazynowania na stacjach paliw poniżej docelowej wartości porównawczej równej wagowo 0,01 % przepustowości.

Państwa Członkowskie mogą utrzymać istniejące lub wprowadzić bardziej restrykcyjne środki obowiązujące na ich terytoriach oraz w rejonach geograficznych, w przypadku gdy ustalono, że środki

▼B

takie są za niezbędne w celu ochrony zdrowia ludzi lub środowiska ze względu na specjalne warunki.

Państwa Członkowskie mogą przyjąć inne od wymienionych w załączniku III środki techniczne, o ile udowodniono, że takie alternatywne środki są co najmniej tak samo skuteczne.

Państwa Członkowskie informują pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję o obowiązujących lub specjalnych środkach określonych w niniejszym ustępie, których podjęcie rozważają oraz o powodach ich podjęcia.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się:

- a) od daty określonej w art. 10 w przypadku nowych stacji paliw;
- b) przez trzy lata od daty określonej w art. 10:
 - do istniejących stacji paliw o przepustowości przekraczającej 1 000 m³/rocznie,
 - do istniejących stacji paliw niezależnie od ich przepustowości, zlokalizowanych w dzielnicach stale zamieszkałych lub strefach pracy;
- c) przez sześć lat od daty określonej w art. 10 do istniejących stacji paliw o przepustowości przekraczającej 500 m³ rocznie;
- d) przez dziewięć lat od daty określonej w art. 10 do pozostałych istniejących stacjach paliw.

3. Na zasadzie odstępstwa ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do stacji paliw o przepustowości mniejszej niż 100 m³ rocznie.

4. W przypadku stacji paliw o przepustowości rocznej mniejszej niż 500 m³ rocznie Państwa Członkowskie mogą wprowadzić odstępstwo od wymagań ust. 1, w przypadku gdy stacja paliw znajduje się w rejonie geograficznym lub w miejscu, gdzie emisje oparów nie przyczyniają się do powstawania istotnych problemów w zakresie stanu środowiska i zdrowia ludzi.

Państwa Członkowskie przekazują Komisji dane szczegółowe dotyczące obszarów, na których zamierzają zezwolić na takie odstępstwa, w ramach ustaleń sprawozdawczych zgodnie z art. 9, a następnie informują o wszelkich zmianach na tych obszarach.

5. Królestwo Niderlandów może zezwolić na odstępstwo od harmonogramu ustalonego w ust. 2 pod następującymi warunkami:

- środki wymagane niniejszym artykułem stosowane są jako część szerszego obowiązującego programu krajowego dotyczącego stacji paliw i poruszającego jednocześnie różnorodne problemy ochrony środowiska, takie jak zanieczyszczenie wód, powietrza i gleby oraz zanieczyszczenie odpadami, którego wdrażanie ma ściśle określone ramy czasowe,
- harmonogram może być przesunięty maksymalnie o dwa lata, wszystkie programy zostają ukończone w terminie określonym w ust. 2 lit. d),
- Komisje informuje się o decyzji dotyczącej zmian w harmonogramie wraz z wyczerpującą informacją na temat zakresu i nieprzekraczalnego terminu wprowadzenia odstępstw, ustalonych w ust. 2.

6. Królestwo Hiszpanii i Republika Portugalska mogą zezwolić na odstępstwa na okres jednego roku od terminu ustalonego w ust. 2 lit. b).

▼ **M2***Artykuł 7***Dostosowanie do postępu technicznego**

Z wyjątkiem wartości dopuszczalnych, określonych w załączniku II pkt 2, Komisja może dostosowywać załączniki do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 8 ust. 2.

▼ **M1***Artykuł 8***Komitet**

1. Komisję wspomaga Komitet.

▼ **M2**

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

▼ **B***Artykuł 9***Monitorowanie i sprawozdania**

Sprawozdania w sprawie wykonywania niniejszej dyrektywy opracowuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 5 dyrektywy Rady 91/692/EWG z dnia 23 grudnia 1991 r., normalizującej i racjonalizującej sprawozdania dotyczące wykonania niektórych dyrektyw odnoszących się do ochrony środowiska ⁽¹⁾. Komisję poproszono o dołączenie do pierwszego sprawozdania, gdzie stosowne, propozycji zmian niniejszej dyrektywy, obejmujących w szczególności kwestie poszerzania zakresu w celu włączenia systemów kontroli oparów i systemów przeznaczonych do ich odzyskiwania dla urządzeń do załadunku i statków.

*Artykuł 10***Transpozycja do prawa krajowego**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 31 grudnia 1995 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 11***Przepis końcowy**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 377 z 31.12.1991, str. 48.

*ZAŁĄCZNIK I***WYMAGANIA DOTYCZĄCE URZĄDZEŃ DO MAGAZYNOWANIA
W TERMINALACH**

1. Zewnętrzna ściana i pokrywa zbiorników naziemnych muszą być pomalowane na kolor o całkowitym współczynniku odbicia ciepła promieniowania większym lub równym 70 %. Działania te mogą być zaplanowane jako część zwykłych cykli konserwacyjnych cystern przeprowadzanych w ciągu trzech lat. Państwa Członkowskie mogą zezwolić na odstępstwa od tego przepisu, kiedy wymagają tego względy ochrony parków krajobrazowych, założonych przez władze krajowe.

Niniejszy przepis nie stosuje się do zbiorników połączonych z urządzeniami odzysku oparów, odpowiadających wymogom określonym w pkt 2 załącznika II.

2. Zbiorniki z zewnętrzną pływającą pokrywą dachową muszą być zaopatrzone w uszczelnienie pierwotne, pokrywające przestrzeń w kształcie pierścienia między ścianą zbiornika i zewnętrznym obwodem pływającej pokrywy oraz w uszczelnienie wtórne, umieszczone ponad pierwotnym. Uszczelki powinny być tak zaprojektowane, aby uzyskać ogólną zdolność do zatrzymywania oparów równą lub większą od 95 % w porównaniu ze zbiornikami o nieruchomej pokrywie dachowej bez kontroli zawartości oparów (tzn. zbiornikami o nieruchomej pokrywie, posiadającymi jedynie próżniowe/ciśnieniowe zasuwki odcinające).
3. Wszystkie nowe urządzenia do magazynowania w terminalach, w przypadku gdy wymagane jest odzyskiwanie oparów zgodnie z art. 4 dyrektywy (patrz załącznik II), muszą stanowić:
 - a) zbiorniki o nieruchomych pokrywach, połączone z urządzeniem odzysku oparów, zgodnie z wymaganiami załącznika II; lub
 - b) zbiorniki zaprojektowane z pływającą pokrywą dachową, wewnętrzną lub zewnętrzną, wyposażone w uszczelnienia pierwotne i wtórne, w celu spełnienia wymogów eksploatacyjnych w pkt 2.
4. Istniejące zbiorniki o nieruchomych pokrywach muszą albo:
 - a) być połączone z urządzeniem odzysku oparów zgodnie z wymaganiami zawartymi w załączniku II; albo
 - b) mieć wewnętrzną pływającą pokrywę z uszczelnieniem pierwotnym, zaprojektowaną tak, by osiągnąć ogólną zdolność zatrzymywania oparów równą lub większą od 90 % w porównaniu do zbiorników o nieruchomej pokrywie bez kontroli zawartości oparów.
5. Wymagania dotyczące kontroli zawartości oparów wspomnianej w pkt 3 i 4 nie obowiązują w przypadku zbiorników o nieruchomej pokrywie w terminalach, w których zgodnie z pkt 1 załącznika II dozwolone jest pośrednie magazynowanie oparów.



ZAŁĄCZNIK II

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE URZĄDZEŃ DO ZAŁADUNKU
I ROZŁADUNKU W TERMINALACH**

1. Opary ulatniające się w czasie załadunku ruchomej cysterny w terminalu muszą powrócić przez gazoszczelny przewód połączeniowy do urządzenia do odzysku oparów w celu regeneracji.

Niniejszy przepis nie ma zastosowania do cystern ładowanych odgórnie, dopóki taki system załadunku jest dozwolony.

W terminalach, gdzie odbywa się załadunek na statki, zamiast urządzenia do odzysku oparów, które może być niebezpieczne lub technicznie niemożliwe do zastosowania z powodu objętości oparów zwrotnych, można użyć urządzenia do spalania oparów. Wymagania emisji do atmosfery, wywołanych przez urządzenie do odzysku oparów, obowiązują również w przypadku urządzenia do spalania oparów.

W terminalach o przepustowości nieprzekraczającej 25 000 ton rocznie pośrednie przechowywanie oparów można zamienić na pośrednie odzyskiwanie oparów.

2. Średnie stężenie oparów u wylotu urządzenia odzysku oparów, z uwzględnieniem poprawki na rozrzedzenie w procesie obróbki, nie może przekraczać 35 g/normalny (Nm^3) na godzinę.

W przypadku urządzeń do odzysku oparów, zainstalowanych przed dniem 1 stycznia 1993 r., Zjednoczone Królestwo może zezwolić na odstępstwo od wartości dopuszczalnej 35 g/ Nm^3 na godzinę, ustalonej w niniejszym załączniku, po spełnieniu następujących warunków:

- podczas godzinowego pomiaru dokonanego zgodnie ze specyfikacją ustaloną w niniejszym załączniku urządzenie nie przekracza wartości dopuszczalnej równej 50 g/ Nm^3 na godzinę,
- odstępstwo wygasa najpóźniej po upływie dziewięciu lat od daty określonej w art. 10 dyrektywy,
- Komisja jest informowana o poszczególnych urządzeniach, których dotyczy wymienione odstępstwo, wraz z podaniem informacji o ich przepustowości i emisji oparów przez te urządzenia.

Właściwe władze Państw Członkowskich muszą zagwarantować, iż ustalono metody pomiaru i analizy oraz częstość ich stosowania.

Pomiary muszą być wykonywane w ciągu jednego pełnego dnia pracy (minimum siedem godzin) przy normalnej przepustowości.

Pomiary mogą być ciągłe lub nieciągłe. Jeżeli stosowane są pomiary nieciągłe, należy wykonać przynajmniej cztery pomiary na godzinę.

Całkowity błąd pomiaru spowodowany przez zastosowany sprzęt, gaz kalibrujący i zastosowaną procedurę nie może przekraczać 10 % wartości mierzonej.

Zastosowany sprzęt musi mieć możliwość zmierzenia stężeń już od 3 g/ Nm^3 .

Dokładność sprzętu musi wynosić co najmniej 95 % wartości mierzonej.

3. Właściwe władze Państw Członkowskich muszą zapewnić, że przewody połączeniowe i instalacje rurowe sprawdzane są regularnie pod kątem przecieków.
4. Właściwe władze Państw Członkowskich muszą zapewnić, że załadunek zamknięty jest w suwnicach bramowych na wypadek wycieku oparów. Aparatura do zamykania musi być zainstalowana w suwnicy bramowej.
5. W przypadku gdy dozwolone są ruchome cysterny napełniane odgórnie, wylot ramienia doprowadzającego musi znajdować się w pobliżu dna zbiornika, w celu zapobieżenia rozpryskiwaniu.

*ZAŁĄCZNIK III***WYMAGANIA DOTYCZĄCE URZĄDZEŃ DO ZAŁADUNKU
I MAGAZYNOWANIA NA STACJACH PALIW I W TERMINALACH,
GDZIE MA MIEJSCE POŚREDNIE PRZECHOWYWANIE OPARÓW**

Opary ulatniające się przy dostawie paliwa do urządzeń do magazynowania na stacjach paliw oraz zbiorników o nieruchomej pokrywie stosowanych do pośredniego przechowywania oparów muszą powrócić przez oparoszczelny przewód połączeniowy do ruchomej cysterny przewożącej paliwo. Załadunek nie może się odbywać, jeżeli na miejscu nie ma sprawnie działających urządzeń.



ZALĄCZNIK IV

**SPECYFIKACJA DOTYCZĄCA NAPEŁNIANYCH ODDOLNIE
SAMOCHODÓW-CYSTERN EUROPEJSKICH, SYSTEMU ZBIERANIA
OPARÓW I ZABEZPIECZENIA PRZED PRZEPEŁNIENIEM**

1. Połączenia

- 1.1. Złączka na ramieniu doprowadzającym musi być złączką nakrętną, pasującą do 4- calowej złączki zwężkowej API (Amerykański Instytut Naftowy) (101,6 mm), umieszczoną na pojeździe, zgodnie z:

— API Zalecane Praktyki 1004
Wydanie siódme, listopad 1988 r.

Załadunek oddolny i odzyskiwanie oparów dla pojazdów silnikowych MC-306 (sekcja 2.1.1.1. - Typ złączki zwężkowej używanej przy załadunku oddolnym)

- 1.2. Złączka do zbierania oparów na węź do zbierania oparów suwnicy bramowej ładującej musi być krzywkowo-rowkową złączką nakrętną, pasującą do 4-calowej krzywkowo-rowkowej złączki zwężkowej (101,6 mm), umieszczonej na pojeździe, jak określa:

— API Zalecane Praktyki 1004
Wydanie siódme listopad 1988 r.

Załadunek oddolny i odzyskiwanie oparów dla samochodów-cystern MC-306 (sekcja 4.1.1.2.- Złączka do odzysku oparów)

2. Warunki załadunku

- 2.1. Normalna szybkość napełniania musi wynosić 2 300 litrów na minutę (maksymalnie 2 500 litrów na minutę) na ramię doprowadzające.
- 2.2. Kiedy terminal pracuje przy szczytowym zapotrzebowaniu, system zbierania oparów jego suwnicy bramowej, wraz z urządzeniem odzysku oparów, może generować maksymalne przeciwciśnienie równe 55 mbar na złączkę zwężkową do zbierania oparów od strony pojazdu.
- 2.3. Wszystkie zatwierdzone pojazdy z ładowaniem oddolnym będą miały plakietkę identyfikacyjną, określającą maksymalną dopuszczalną liczbę ramion doprowadzających, które mogą pracować jednocześnie, zapewniając, iż opary nie przedostaną się przez przedział P i zawory V przy maksymalnym ciśnieniu zwrotnym 55 mbar, jak określono w pkt 2.2.

3. Podłączenie systemu wykrywania masy/przepełnienia do pojazdu

Suwnica bramowa musi być wyposażona w niezawodne urządzenie kontrolne wykrywania przepełnienia, które kiedy podłączone jest do pojazdu musi wydawać sygnał zezwalający na załadunek, o ile czujniki wykrywające przepełnienie komory go nie zablokują.

- 3.1. Pojazd należy połączyć z urządzeniem kontrolnym znajdującym się na suwnicy bramowej za pomocą 10- calowego standardowego łącza elektrycznego. Złącze męskie musi być przymocowane na samochodzie, a żeńskie do wolnego końca przewodu połączonego z zamontowanym w suwnicy urządzeniem kontrolnym.
- 3.2. Jako wysokopoziomowe czujniki na pojeździe należy instalować dwuprzewodowe czujniki termistorowe, pięcioprzewodowe czujnikami optyczne lub elementy równoważne, pod warunkiem że system jest odporny na uszkodzenia. (Uwaga: termistory muszą mieć ujemny współczynnik temperaturowy).
- 3.3. Urządzenie kontrolne suwnicy bramowej musi pasować zarówno do dwu-, jak i pięcioprzewodowych systemów jezdnych.
- 3.4. Pojazd musi być połączony z suwnicą bramową za pomocą wspólnego przewodu powrotnego czujników przepełnienia, który należy podłączyć do bolca 10 złącza męskiego przechodzącego przez podwozie. Bolec 10 złącza żeńskiego musi zostać podłączone do obudowy urządzenia kontrolnego i do masy (uziemia) suwnicy.

▼B

- 3.5. Wszystkie atestowane pojazdy ładowane oddolnie muszą mieć tabliczki identyfikacyjne (patrz ppkt 2.3.), podające typ czujników przepełnienia (tj. dwu- lub pięcioprzewodowe).

4. Umiejscowienie połączeń

- 4.1. Projekt urządzeń do napełniania i zbierania oparów na suwnicy bramowej musi opierać się na następującej obwiedni:
- 4.1.1. Wysokość środkowej linii złązek do przepływu cieczy powinna wynosić: maksymalnie 1,4 m (nienapełnione); minimalnie 0,5 m (napełnione), (preferowana wysokość 0,7–1,0 m).
- 4.1.2. Rozstaw poziomy złązek musi być równy lub większy od 0,25 m (preferowany minimalny rozstaw równy 0,3 m).
- 4.1.3. Wszystkie złączki do przepływu cieczy umieszczone w ramach obwiedni nie mogą przekraczać 2,5 m długości.
- 4.1.4. Złączka do zbierania oparów powinna być umieszczona najlepiej po prawej stronie złązek do przepływu cieczy i na wysokości nieprzekraczającej 1,5 m (nienapełnione) i nie mniejszej niż 0,5 m (napełnione).
- 4.2. Złącze masa/przepełnienie musi być umieszczone na prawo od złązek do przepływu cieczy i zbierania oparów, na wysokości nieprzekraczającej 1,5 m (nienapełnione) i nie mniejszej niż 0,5 m (napełnione).
- 4.3. Wyżej wymienione złącza muszą znajdować się po jednej stronie pojazdu.

5. Blokada zabezpieczająca

5.1. Uziemienie/wykrywanie przepełnienia

Napełnianie nie jest dozwolone, dopóki urządzenie kontrolne masy/-przepełnienia nie wyśle sygnału zezwalającego.

W stanie przepełnienia lub w przypadku utraty uziemienia pojazdu, urządzenie kontrolne na suwnicy bramowej musi zamknąć zastawkę.

5.2. Wykrywanie zbierania oparów

Napełnianie nie jest dozwolone, jeżeli wąż do zbierania oparów nie został przyłączony do pojazdu, zapewniając swobodny przepływ ulatniającej się opary z pojazdu do systemu zbierania oparów.