

DIRECTIVA 94/63/CEE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 20 de Dezembro de 1994

relativa ao controlo das emissões de compostos orgânicos voláteis (COV) resultantes do armazenamento de gasolinas e da sua distribuição dos terminais para as estações de serviço

O PARLAMENTO EUROPEU E A UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente, o seu artigo 100º A,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Actuando nos termos do procedimento previsto na alínea b) do artigo 189º C do Tratado ⁽³⁾,

Considerando que a importância da prevenção e redução da poluição atmosférica tem sido salientada por sucessivos programas de acção das Comunidades Europeias no domínio da protecção do ambiente ⁽⁴⁾;

Considerando que as emissões de compostos orgânicos voláteis (COV) provenientes do petróleo e dos solventes na Comunidade serão da ordem de 10 milhões de toneladas por ano se não forem tomadas medidas de controlo; que as emissões de COV contribuem para a formação de oxidantes fotoquímicos, tais como o ozónio, que, em concentrações elevadas podem prejudicar a saúde humana e danificar a vegetação e os materiais inorgânicos; que algumas das emissões de COV provenientes do petróleo são classificadas como tóxicas, carcinogénicas ou teratogénicas;

Considerando que a Comunidade assinou, em 2 de Abril de 1992, o Protocolo à Convenção de 1979 sobre a Poluição Atmosférica Transfronteiras a Longa Distância, referente ao controlo das emissões de compostos orgânicos voláteis (COV) ou dos seus fluxos transfronteiras,

⁽¹⁾ JO nº C 227 de 3. 9. 1992, p. 3 e JO nº C 270 de 6. 10. 1993, p. 12.

⁽²⁾ JO nº C 73 de 15. 3. 1993, p. 6.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 24 de Junho de 1993 (JO nº C 194 de 19. 7. 1993, p. 325), posição Comum do Conselho de (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Parlamento Europeu de 9 de Março de 1994. JO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 82. Confirmado em 2. 12. 1994. JO nº C 342 de 20. 12. 1993, p. 15. Projecto comum do Comité de Conciliação de 8 de Novembro de 1994.

⁽⁴⁾ JO nº C 112 de 20. 12. 1973, p. 1; JO nº C 139 de 13. 6. 1977, p. 1; JO nº C 46 de 17. 2. 1983, p. 1; JO nº C 328 de 7. 12. 1988, p. 1.

que prevê uma redução considerável das emissões de COV;

Considerando que, com a Directiva 91/441/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1991, que altera a Directiva 70/220/CEE, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor ⁽⁵⁾, que tem por objectivo reduzir de 80 % a 90 %, em 10 a 15 anos, as emissões de COV pelos tubos de escape e por evaporação associadas aos veículos a motor, que representam cerca de 40 % das emissões actuais de COV produzidas pelo homem para a atmosfera, foi dado um passo significativo numa estratégia de redução global das emissões de COV na Comunidade; que, ao ser adoptada essa directiva, foi solicitada à Comissão a apresentação de uma proposta de directiva relativa às medidas a tomar para reduzir as perdas por evaporação em todas as fases da cadeia de armazenamento e distribuição dos combustíveis para veículos a motor;

Considerando que as emissões de COV provenientes dos sistemas de armazenamento e distribuição das gasolinas representam cerca de 500 000 toneladas por ano, ou seja, cerca de 5 % das emissões totais de COV produzidas pelo homem na Comunidade; que essas emissões contribuem significativamente para a poluição atmosférica, sobretudo nas áreas urbanas;

Considerando que as tecnologias disponíveis possibilitam uma redução considerável das perdas por evaporação no sistema de distribuição das gasolinas, particularmente através da recuperação dos vapores de COV que são deslocados;

Considerando que, atendendo aos padrões internacionais e à necessidade de segurança durante as operações de carga dos navios, devem ser instituídas normas, ao nível da Organização Marítima Internacional, em matéria de controlo do vapor e dos sistemas de recuperação, aplicáveis tanto aos equipamentos de carga como aos navios; que a Comunidade deve providenciar no sentido de serem introduzidas as disposições necessárias na Convenção Marpol durante a revisão em curso, que deve estar terminada em 1996 e que, na eventualidade de a Convenção Marpol não ser revista naquele sentido, a Comunidade, após discussão com os seus principais parceiros comerciais, deve propor medidas adequadas a aplicar aos navios e aos equipamentos portuários de manutenção dos navios;

⁽⁵⁾ JO nº L 242 de 30. 8. 1991, p. 2.

Considerando que são necessárias novas acções para reduzir as emissões de vapores durante as operações de reabastecimento nas estações de serviço, que representam actualmente cerca de 200 000 toneladas por ano, tendo em vista o controlo de todas as emissões de vapores durante a distribuição das gasolinas;

Considerando que, para evitar a distorção da concorrência e garantir o funcionamento do mercado interno, é necessário harmonizar uma série de medidas respeitantes à distribuição de gasolinas com base num nível elevado de protecção do ambiente;

Considerando que, no entanto, é necessário ter em conta as vantagens e os encargos que podem decorrer da acção ou da inacção neste domínio; que, por conseguinte, se torna necessário prever possibilidades de derrogação e, por vezes, de exclusão em certos casos; que é igualmente necessário prever para certos Estados-membros a possibilidade de prazos de adaptação mais longos, a fim de ter em conta medidas importantes de carácter ambiental, de diferente inspiração, que esses Estados-membros já tenham tido oportunidade de tomar neste domínio ou os encargos específicos induzidos pelas medidas da directiva, devido à estrutura da respectiva rede de distribuição;

Considerando que a acção da Comunidade deve ter em conta as condições do ambiente nas suas várias regiões; que, para o efeito, os Estados-membros devem poder manter ou impor medidas mais rigorosas no que se refere às perdas por evaporação provenientes das instalações fixas, na totalidade do seu território ou em zonas geográficas em que essas medidas sejam comprovadamente necessárias para a protecção da saúde humana ou do ambiente, devido a condições específicas;

Considerando que as disposições do nº 1 do artigo 3º, do nº 1 do artigo 4º e do nº 1 do artigo 6º da presente directiva se aplicam sem prejuízo da Directiva 83/189/CEE, de 28 de Março de 1983, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas ⁽¹⁾;

Considerando que é necessário introduzir especificações normalizadas para o equipamento de carga pelo fundo dos camiões-cisterna, de modo a tornar possível a livre comercialização das gasolinas e desse equipamento na Comunidade e assegurar um nível de segurança elevado; que convém prever a possibilidade de adaptar essas especificações aos progressos técnicos;

Considerando que deve ser criado um comité para assistir a Comissão na adaptação dos anexos da presente directiva ao progresso técnico,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

âmbito de aplicação

A presente directiva aplica-se às operações, instalações, veículos e embarcações utilizados para o armazenamento, carga e transporte de gasolinas de um terminal para outro ou de um terminal para uma estação de serviço.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Gasolina», qualquer derivado do petróleo, com ou sem aditivos, cuja pressão de vapor de Reid seja, no mínimo, 27,6 kPa, destinado a ser utilizado como combustível em veículos a motor, com excepção do gás de petróleo liquefeito (GPL);
- b) «Vapores», qualquer composto gasoso que se evapore das gasolinas;
- c) «Instalação de armazenamento», qualquer depósito fixo de um terminal utilizado para armazenar gasolinas;
- d) «Terminal», qualquer meio que seja utilizado no armazenamento e carga de gasolinas em camiões-cisterna, vagões-cisterna e embarcações, incluindo as instalações de armazenamento existentes no local onde esses meios estão instalados;
- e) «Reservatório móvel», qualquer cisterna, transportada por via rodoviária, por caminho-de-ferro ou por via fluvial, utilizada para a transferência de gasolina de um terminal para outro ou de um terminal para uma estação de serviço;
- f) «Estação de serviço», qualquer instalação onde os reservatórios de combustível dos veículos a motor sejam abastecidos de gasolina proveniente de depósitos de armazenamento fixos;
- g) «Instalações de armazenamento ou de carga, estações de serviço e reservatórios móveis de gasolinas existentes», as instalações, estações de serviço e reservatórios móveis que já se encontravam em funcionamento antes da data referida no artigo 11º ou a que, antes de tal data, tenha sido concedida uma licença de construção ou de funcionamento, nos casos em que tal seja exigido pela legislação nacional;
- h) «Novos», referindo-se a instalações de armazenamento ou de carga, estações de serviço e reservatórios móveis de gasolinas, as instalações, estações de serviço e reservatórios móveis não abrangidos pela alínea g);

⁽¹⁾ JO nº L 109 de 26. 4. 1983, p. 8. Directiva alterada pela última vez pela Directiva 92/400/CEE da Comissão (JO nº L 221 de 6. 8. 1992, p. 55).

- i) «Caudal», a maior das quantidades totais de gasolinas carregadas num ano numa instalação de armazenamento de um terminal ou numa estação de serviço, em reservatórios móveis, num dos três anos precedentes;
- j) «Unidade de recuperação de vapor», o equipamento para a recuperação de gasolinas a partir dos seus vapores, incluindo os eventuais sistemas de reservatórios-tampão num terminal;
- k) «Embarcação», as embarcações de navegação interior, tal como definidas no capítulo I da Directiva 82/714/CEE do Conselho, de 4 de Outubro de 1982, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior ⁽¹⁾;
- l) «Valor-alvo de referência», a orientação dada para avaliar a adequação genérica às soluções técnicas constantes dos anexos que não constitui um valor-limite em função do qual seja avaliado o rendimento de cada uma das instalações, terminais e estações de serviço;
- m) «Armazenamento intermediário de vapores», o armazenamento intermediário de vapores num depósito de tecto fixo num terminal para posterior transferência e recuperação noutra terminal. A transferência de vapores entre instalações de armazenamento num terminal não será considerada armazenamento intermediário de vapores na acepção da presente directiva;
- n) «Instalação de carga», qualquer instalação de um terminal em que é possível carregar gasolina em reservatórios móveis. As instalações de carga para camiões-cisterna podem comportar um ou mais «pórticos»;
- o) «Pórtico», qualquer estrutura de um terminal em que possa ser carregada gasolina num camião cisterna num dado momento.

Artigo 3º

Instalações de armazenamento em terminais

1. As instalações de armazenamento serão concebidas e utilizadas de acordo com os requisitos técnicos do anexo I.

Estas disposições têm por objectivo reduzir as perdas anuais de gasolinas na carga de uma instalação de armazenamento de um terminal e durante o seu armazenamento a um valor-objectivo de referência de 0,01 massa a massa (m/m) % do respectivo caudal.

Os Estados-membros poderão adoptar medidas técnicas mais restritivas a nível nacional ou em certas áreas do seu território onde, por razões especiais, seja reconhecida a sua necessidade para a protecção da saúde humana ou do ambiente.

Os Estados-membros podem adoptar medidas técnicas para a redução das perdas de gasolina distintas das indicadas no anexo I, desde que essas medidas alternativas sejam comprovadamente pelo menos tão eficazes.

Os Estados-membros informarão os demais Estados-membros e a Comissão sobre as medidas existentes ou sobre cada uma das medidas especiais que tencionem adoptar e as razões de tal adopção.

2. O disposto no nº 1 é aplicável:

- a) A partir da data indicada no artigo 10º, no caso das instalações novas;
- b) Três anos após a data indicada no artigo 10º, no caso das instalações existentes, se o caudal de carga de um terminal exceder 50 000 toneladas/ano;
- c) Seis anos após a data indicada no artigo 10º, no caso das instalações existentes, se o caudal de carga de um terminal exceder 25 000 toneladas/ano;
- d) Nove anos após a data indicada no artigo 10º, no caso de qualquer outra instalação de armazenamento existente em terminais.

Artigo 4º

Carga e descarga de reservatórios móveis nos terminais

1. Os meios de carga e descarga serão concebidos e utilizados de acordo com os requisitos técnicos do anexo II.

Estas disposições têm como objectivo reduzir as perdas anuais de gasolina nas cargas e descargas de reservatórios móveis nos terminais a um valor-objectivo de referência de 0,005 m/m % do respectivo caudal.

Os Estados-membros podem manter ou impor medidas técnicas mais restritivas a nível nacional ou em certas áreas do seu território onde, por razões especiais, seja reconhecida a respectiva necessidade para a protecção da saúde humana ou do ambiente.

Os Estados-membros podem adoptar medidas técnicas para a redução das perdas de gasolina distintas das indicadas no anexo II, desde que essas medidas alternativas sejam comprovadamente pelo menos tão eficazes.

Os Estados-membros informarão os demais Estados-membros e a Comissão sobre as medidas existentes ou sobre cada uma das medidas que tencionem adoptar e as razões dessa adopção. A Comissão verificará a compatibilidade destas medidas com as disposições do Tratado e as do presente número.

Todos os terminais que disponham de instalações de carga para camiões-cisterna deverão estar equipados com pelo menos um pórtico que satisfaça as especificações relativas ao equipamento de carga pelo fundo constantes do anexo IV. Essas especificações serão revistas periodicamente e alteradas, se adequado, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 8º.

⁽¹⁾ JO nº L 301 de 28. 10. 1982, p. 1.

2. O disposto no nº 1 é aplicável:
- A partir da data indicada no artigo 10º, no caso dos novos terminais de carga de camiões-cisterna, vagões-cisterna e/ou embarcações;
 - Três anos após a data indicada no artigo 10º, no caso dos terminais de carga de camiões-cisterna, vagões-cisterna e/ou embarcações existentes, se o caudal exceder 150 000 toneladas/ano;
 - Seis anos após a data indicada no artigo 10º, no caso dos terminais de carga de camiões-cisterna e vagões-cisterna existentes, se o caudal exceder 25 000 toneladas/ano;
 - Nove anos após a data indicada no artigo 10º, no caso de qualquer outra instalação existente em terminais de carga de camiões-cisterna e de vagões-cisterna.
3. Nove anos após a data indicada no artigo 10º, as especificações relativas ao equipamento de carga pelo fundo constantes do anexo IV serão aplicáveis a todos os pórtricos de carga de camiões-cisterna de todos os terminais, com excepção dos que beneficiem de uma derrogação nos termos do nº 4.
4. Por derrogação, os nºs 1 e 3 não se aplicam:
- Aos terminais existentes de caudal inferior a 10 000 toneladas/ano e,
 - Aos terminais novos de caudal inferior a 5 000 toneladas/ano se estiverem situados em pequenas ilhas de remota localização.

Os Estados-membros informarão a Comissão dos terminais abrangidos por esta derrogação através do relatório previsto no artigo 9º

5. O Reino de Espanha pode conceder uma derrogação de um ano, tempo-limite previsto na alínea b) do nº 2.

Artigo 5º

Reservatórios móveis

1. Os reservatórios móveis serão concebidos e utilizados de acordo com os seguintes requisitos:
- Os reservatórios móveis serão concebidos e utilizados de modo a que os vapores residuais fiquem retidos no reservatório depois da descarga das gasolinas;
 - Os reservatórios móveis que abastecem de gasolinas, estações de serviço ou terminais, serão concebidos e utilizados de modo a poderem receber e reter os vapores de retorno provenientes das instalações de armazenamento dessas estações de serviço ou terminais. Relativamente aos vagões-cisterna, o presente requisito apenas será aplicável se abastecerem de gasolina estações de serviço ou terminais em que seja efectuada armazenagem intermédia de vapores;
 - Salvo escape através das válvulas de redução de pressão, os vapores mencionados nas alíneas a) e b) devem ficar retidos no reservatório móvel até que se processe nova carga num terminal.

Se o reservatório móvel, depois de descarregadas as gasolinas, for utilizado para produtos distintos das mesmas, na medida em que não seja possível a recuperação dos vapores ou o seu armazenamento intermédio, é admitida a evacuação destes para a atmosfera numa área geográfica onde seja improvável que as emissões possam contribuir de modo significativo para problemas ambientais ou sanitários;

- As autoridades competentes dos Estados-membros garantirão que os camiões-cisterna serão regularmente verificados relativamente à estanquidade dos vapores, e que o bom funcionamento das válvulas de pressão/vácuo de todos os reservatórios móveis é regularmente verificado.
2. O disposto no nº 1 é aplicável:
- A partir da data indicada no artigo 10º, no caso dos camiões-cisterna, vagões-cisterna e embarcações novos;
 - Três anos após a data indicada no artigo 10º, no caso dos vagões-cisterna e outras embarcações existentes que forem carregados num terminal a que se aplique o requisito do nº 1 do artigo 4º;
 - No caso dos camiões-cisterna existentes quando a parte traseira estiver adaptada para carga pelo fundo, de acordo com as especificações previstas no anexo IV.

3. Por derrogação, o disposto no nº 1, alíneas a), b) e c), não é aplicável a perdas de vapores resultantes de operações de medição através de varetas de nível em relação a:

- Contentores móveis existentes; e
- Novos contentores móveis que entrem em funcionamento nos quatro anos seguintes à data referida no artigo 10º.

Artigo 6º

Carga das instalações de armazenamento das estações de serviço

1. Os meios de carga e armazenamento serão concebidos e utilizados de acordo com os requisitos técnicos constantes do anexo III.

O objectivo destas disposições é reduzir as perdas anuais de gasolinas na carga das instalações de armazenamento das estações de serviço a um valor-objectivo de referência de 0,01 m/m % do respectivo caudal.

Os Estados-membros podem manter ou impor medidas mais restritivas a nível nacional ou em certas áreas do seu território onde, por razões especiais, seja reconhecida a respectiva necessidade para a protecção da saúde humana ou do ambiente.

Os Estados-membros podem adoptar soluções técnicas para a redução das perdas de gasolinas distintas das indicadas no anexo III, desde que essas soluções alternativas sejam comprovadamente pelo menos tão eficazes.

Os Estados-membros informarão os demais Estados-membros e a Comissão sobre as medidas existentes ou sobre cada uma das medidas especiais que tencionem adoptar e as razões de tal adopção.

2. O disposto no nº 1 é aplicável:

- a) A partir da data indicada no artigo 10º, no caso das estações de serviço novas;
- b) Três anos após a data indicada no artigo 10º, no caso das:
 - estações de serviço existentes cujo caudal exceda 1 000 m³/ano,
 - estações de serviço existentes que estejam localizadas em zonas de habitação ou de trabalho permanentes, qualquer que seja o seu caudal;
- c) Seis anos após a data indicada no artigo 10º, no caso das estações de serviço existentes cujo caudal exceda 500 m³/ano.
- d) Nove anos após a data indicada no artigo 10º, no caso de qualquer outra estação de serviço existente.

3. A título de derrogação, os nºs 1 e 2 não se aplicam às estações de serviço cujo caudal anual seja inferior a 100 m³/ano.

4. Quanto às estações de serviço com um caudal inferior a 500m³/ano, os Estados-membros podem conceder uma derrogação aos requisitos constantes do nº 1 se a estação de serviço estiver situada numa área geográfica ou num local em que seja improvável que as emissões de vapor possam contribuir de modo significativo para criar problemas ambientais ou de saúde.

Os Estados-membros fornecerão à Comissão informações pormenorizadas sobre as áreas relativamente às quais têm a intenção de conceder tais derrogações no âmbito do procedimento de informação referido no artigo 9º; posteriormente, informarão a Comissão sobre qualquer alteração surgida nessas regiões.

5. O Reino dos Países Baixos pode conceder uma derrogação ao tempo-limite previsto no nº 2, nas seguintes condições:

- as medidas exigidas nos termos do presente artigo encontram-se inseridas num programa nacional existente e mais amplo para as estações de serviço destinado a fazer simultaneamente frente a problemas ambientais de diversa índole, como a poluição da água, do ar e do solo e a provocada pelos resíduos e a sua aplicação encontra-se rigorosamente programada,
- o calendário só poder ser alterado por um período de dois anos no máximo, devendo todo o programa estar concluído no tempo-limite fixado no nº 2, alínea d),
- a decisão de não observar o calendário a que se refere o nº 2, bem como informações pormenorizadas sobre o alcance e a duração da derrogação, serem comunicados à Comissão.

6. O Reino de Espanha e a República Portuguesa podem conceder uma derrogação de um ano ao tempo-limite previsto na alínea b) do nº 2.

Artigo 7º

Alteração dos anexos

Excepto no que diz respeito aos valores-limite previstos no ponto 2 do anexo II, as alterações necessárias para adaptar os anexos da presente directiva ao progresso técnico serão adoptadas de acordo com o procedimento previsto no artigo 8º

Artigo 8º

Comité

1. A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-membros e presidido pelo representante da Comissão.

2. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no artigo atrás referido. O presidente não participa na votação.

3. A Comissão adoptará as medidas consideradas quando estiverem em conformidade com o parecer do comité.

Se as medidas consideradas não estiverem em conformidade com o parecer do comité, ou na falta de parecer, a Comissão submeterá imediatamente ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

4. Se, no termo de um prazo de três meses a contar da data em que a proposta da Comissão lhe foi submetida para apreciação, o Conselho não tiver adoptado medidas, a Comissão adoptará as medidas propostas.

Artigo 9º

Controlo periódico e elaboração dos relatórios

Os relatórios sobre a aplicação da presente directiva serão elaborados nos termos do procedimento constante do artigo 5º da Directiva 91/692/CEE do Conselho, de 23 de Dezembro de 1991, relativa à normalização e à racionalização dos relatórios sobre a aplicação de determinadas directivas respeitantes ao ambiente ⁽¹⁾. A Comis-

⁽¹⁾ JO nº L 377 de 31. 12. 1991, p. 48.

são será convidada a acompanhar o seu primeiro relatório, quando for adequado, de propostas de alteração da directiva incluindo, em especial, a extensão do seu âmbito de aplicação, de forma a abranger o controlo de vapor e os sistemas de recuperação nos equipamentos de carga e nos navios.

Artigo 10º

Transposição para o direito nacional

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva o mais tardar em 31 de Dezembro de 1995. Desse facto informarão subsequentemente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão os textos das disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 11º

Disposição final

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 20 de Dezembro de 1994.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

K. HÄNSCH

Pelo Conselho

O Presidente

K. KINKEL

ANEXO I

REQUISITOS DAS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAMENTO DOS TERMINAIS

1. As paredes e o tecto exteriores dos reservatórios situados acima do solo devem ser revestidos com uma tinta caracterizada por um coeficiente de reflexão total do calor de 70 % ou mais. As operações podem ser programadas por forma a serem integradas nos ciclos de manutenção normal dos reservatórios num período de três anos. Os Estados-membros poderão conceder uma derrogação a esta disposição quando a protecção de áreas geográficas especiais designadas pelas autoridades nacionais assim o exigir.

Esta disposição não se aplica aos reservatórios ligados a uma unidade de recuperação de vapores, em conformidade com os requisitos estabelecidos no ponto 2 do anexo II.

2. Os reservatórios com tectos flutuantes exteriores devem estar equipados com um sistema de vedação primário, que ocupe o espaço anular entre a parede do reservatório e a periferia do tecto flutuante, e com um sistema de vedação secundário instalado acima do primeiro. Os sistemas de vedação deverão ser concebidos de modo a efectuarem uma retenção global de pelo menos 95 % dos vapores, relativamente a um reservatório de tecto fixo comparável sem qualquer sistema de contenção de vapores (ou seja, um reservatório de tecto fixo munido apenas de uma válvula de redução de pressão/vácuo).

3. Todas as novas instalações de armazenamento dos terminais em que seja obrigatória a recuperação de vapores por força do artigo 4º da directiva (ver anexo II) deverão:

- a) Ser constituídas por reservatórios de tecto fixo ligados à unidade de recuperação de vapores, em conformidade com os requisitos do anexo II; ou
- b) Ser concebidas com um tecto flutuante, quer interno quer externo, equipado com sistemas de vedação primário e secundário, por forma a respeitar os requisitos estabelecidos no ponto 2.

4. Os reservatórios de tecto fixo existentes devem:

- a) Estar ligados a uma unidade de recuperação de vapores, de acordo com os requisitos do anexo II; ou
- b) Dispor de um tecto flutuante interno equipado com um sistema de vedação primário concebido de modo a efectuar uma contenção global de pelo menos 90 % dos vapores, relativamente a um reservatório de tecto fixo comparável sem qualquer sistema de contenção dos vapores.

5. Os requisitos relativos aos sistemas de contenção de vapores mencionados nos nºs 3 e 4 não são aplicáveis aos reservatórios de tecto fixo dos terminais em que o armazenamento intermediário de vapores é permitido de acordo com o ponto 1 do anexo II.

ANEXO II

REQUISITOS DAS INSTALAÇÕES DE CARGA E DE DESCARGA DOS TERMINAIS

1. Os vapores deslocados dos reservatórios móveis quando estes estão a ser carregados devem ser reconduzidos a uma unidade de recuperação de vapores do terminal, através de uma mangueira de conexão estanque aos vapores, para regeneração.

Esta disposição não se aplica aos camiões-cisterna de carga pelo topo enquanto este tipo de carga for permitido.

Nos terminais onde se procede à carga de gasolinas em embarcações, as unidades de recuperação de vapores podem ser substituídas por unidades de incineração de vapores, no caso de a recuperação ser um processo perigoso ou tecnicamente impraticável, devido ao volume dos vapores a recuperar. Os requisitos relativos às emissões das unidades de recuperação de vapores para a atmosfera também se aplicam às unidades de incineração de vapores.

Nos terminais cujo caudal for inferior a 25 000 toneladas/ano, o armazenamento intermediário dos vapores poderá ser substituído por uma recuperação imediata de vapores no terminal.

2. A concentração média de vapores no escape das unidades de recuperação de vapores — corrigida quanto à diluição durante o tratamento —, não deve exceder 35g/metros cúbicos normais (m^3N) em qualquer período de uma hora.

No caso das unidades de recuperação de vapores instaladas antes de 1 de Janeiro de 1993, o Reino Unido poderá conceder uma derrogação do valor-limite de 35 g/m^3N para qualquer período de uma hora, estabelecido no anexo II, nas condições seguintes:

- a instalação deve respeitar um valor-limite de 50 g/m^3N para qualquer período de uma hora medido segundo as especificações fixadas no anexo II,
- a derrogação expira o mais tardar nove anos após a data constante do artigo 11º,
- a Comissão será notificada de cada instalação abrangida por esta derrogação e informada sobre o seu caudal de gasolina e emissões de vapor.

As autoridades competentes dos Estados-membros deverão garantir que são estabelecidos métodos de medição e de análise, bem como a sua frequência.

As medições devem ser efectuadas de modo a abranger um dia completo de funcionamento ao caudal normal (mínimo de sete horas).

As medições podem ser feitas em contínuo ou periodicamente. Neste último caso, deverão ser feitas pelo menos quatro medições por hora.

O erro global das medições devido ao equipamento, ao gás de calibração e ao método utilizados não deve exceder 10 % dos valores medidos.

O equipamento utilizado deve ser capaz de medir concentrações da ordem de pelo menos 3 g/m^3N .

A precisão dos valores medidos deve ser de pelo menos 95 %.

3. As autoridades competentes dos Estados-membros devem certificar-se de que as mangueiras de conexão e as tubagens são regularmente verificadas quanto à existência de fugas.

4. As autoridades competentes dos Estados-membros devem certificar-se de que as operações de carga se interrompem a nível do pórtico no caso de fugas de vapores. O dispositivo de interrupção deve ser instalado no cais.

5. Nos casos em que seja permitida a carga de reservatórios móveis pelo topo, a boca do braço de carga deve ser mantida próxima do fundo do reservatório, de modo a evitar esguichos.

ANEXO III

REQUISITOS DAS INSTALAÇÕES DE CARGA E ARMAZENAMENTO DAS ESTAÇÕES DE SERVIÇO E DOS TERMINAIS EM QUE É EFECTUADO O ARMAZENAMENTO INTERMEDIÁRIO DE VAPORES

Os vapores deslocados durante a carga de gasolina nas instalações de armazenamento das estações de serviço e nos reservatórios de tecto fixo utilizados para o armazenamento intermediário de vapores devem ser reconduzidos ao reservatório móvel que procede à descarga através de uma mangueira de conexão estanque aos vapores. As operações de carga não poderão ser efectuadas enquanto estes dispositivos não se encontrarem instalados e em perfeito funcionamento.

ANEXO IV

ESPECIFICAÇÕES PARA O CARREGAMENTO PELO FUNDO, RECOLHA DE VAPORES E PROTECÇÃO CONTRA A SOBRECARGA DOS CAMIÕES-CISTERNA EUROPEUS**1. Acoplamentos**

- 1.1. O acoplador de líquidos no braço de carga será um acoplador-fêmea que encaixará no adaptador-macho A.P.I. de 4 polegadas (101,6 mm) situado no veículo e definido por:

— A.P.I. 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. O acoplador de recolha de vapores da mangueira de recolha de vapores do pórtico de carga será um acoplador-fêmea de came e encaixe que encaixará num adaptador-macho de came e encaixe de 4 polegadas (101,6 mm) situado no veículo e definido por:

— A.P.I. 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. Condições de carga

- 2.1. O débito de carga líquida normal será de 2 300 litros por minuto (máximo 2 500 litros por minuto)/por braço de carga.

- 2.2. Quando o terminal estiver a funcionar ao débito máximo, o seu sistema de recolha de vapores no pórtico de carga, incluindo a Unidade de Recuperação de Vapores, pode gerar uma contrapressão máxima de 55 milibares no lado do veículo em que encontrar o adaptador de recolha de vapor.

- 2.3. Todos os veículos de carga pelo fundo aprovados ostentarão uma chapa de identificação, em que será especificado o número máximo autorizado de braços de carga que podem ser accionados simultaneamente sem que ocorra libertação de vapores através das válvulas P e V do compartimento, quando a contrapressão máxima no sistema for de 55 milibares, tal como especificado no ponto 2.2.

3. Ligação à massa/ detecção de sobrecarga do veículo

O pórtico de carga será equipado com uma unidade de detecção de sobrecarga que, quando ligada ao veículo, emitirá um sinal de autorização de carga à prova de avaria, que possibilitará o carregamento, desde que nenhum dos sensores de sobrecarga do compartimento detecte um nível demasiado elevado.

- 3.1. O veículo será ligado à unidade de comando do pórtico através de um dispositivo eléctrico industrial de ligação uniformizado de 10 pinos. O dispositivo de ligação-macho será instalado no veículo, e o dispositivo-fêmea será ligado a um cabo móvel, que por sua vez estará ligado à unidade de controlo do pórtico.

- 3.2. Os detectores de nível do veículo consistirão quer em sensores termistor ou ópticos de dois fios quer em sensores ópticos de cinco fios quer ainda num sistema equivalente compatível, desde que munido de um dispositivo à prova de avaria. (NB.: os termistores terão um coeficiente de temperatura negativo).
- 3.3. A unidade de comando do pórtico deverá poder adaptar-se tanto aos sistemas de dois fios como aos sistemas de cinco fios dos veículos.
- 3.4. O veículo será ligado ao pórtico por meio do fio de retorno comum dos sensores de sobrecarga, que estarão ligados ao pino nº 10 do dispositivo de ligação-macho através do *châssis* do veículo. O pino nº 10 do dispositivo de ligação-fêmea estará ligado à caixa da unidade de comando, por sua vez ligada à massa do pórtico.
- 3.5. Todos os veículos de carregamento pelo fundo aprovados ostentarão uma placa de identificação (ref. 2.3) em que será especificado o tipo de sensores de detecção de sobrecarga instalados (isto é, de dois ou três fios).

4. Posição das conexões

- 4.1. As instalações de carga de líquidos e recolha de vapores do pórtico serão concebidas para veículos com as seguintes dimensões na zona de ligação:
 - 4.1.1. A altura do eixo central dos adaptadores de líquidos será de 1,4 m no máximo (não carregado) e de 0,5 m no mínimo (carregado), sendo preferível uma altura compreendida entre 0,7 e 1,0 metros.
 - 4.1.2. A distância entre os adaptadores, medida na horizontal, não deverá ser inferior a 0,25 m (sendo preferível uma distância mínima de 0,3 m).
 - 4.1.3. Todos os adaptadores de líquidos estarão situados dentro de uma zona com menos de 2,5 metros de comprimento.
 - 4.1.4. O adaptador de recolha de vapores deverá situar-se de preferência à direita dos adaptadores de líquidos e a uma altura não superior a 1,5 m (não carregado) e de pelo menos 0,5 m (carregado).
- 4.2. O dispositivo de ligação à massa/sobrecarga será colocado à direita dos adaptadores de líquidos e de recolha de vapores e a uma altura não superior a 1,5 m (não carregado) e não inferior a 0,5 m (carregado).
- 4.3. Os sistemas de conexão acima descritos serão colocados num só dos lados do veículo.

5. Dispositivos de segurança

5.1. *Ligação à massa/detecção de sobrecarga*

A carga só será possível se a unidade de comando combinada massa/sobrecarga emitir um sinal de autorização.

Em caso de sobrecarga ou de perda de ligação à massa do veículo, a unidade de comando do pórtico fechará a válvula de controlo de carga no cais de carga.

5.2. *Detecção de recolha de vapor*

A operação de carga só poderá efectuar-se se a mangueira de recolha de vapor tiver sido ligada ao veículo e se existir uma passagem livre que permita o escoamento dos vapores em deslocação do veículo para o sistema de recolha de vapor da instalação.