

31994L0063

31.12.1994

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

L 365/24

**ДИРЕКТИВА 94/63/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 20 декември 1994 година**

**относно ограничаването на емисиите на летливи органични съединения (ЛОС), изпускани при
съхранението и превоза на бензини от терминали до бензиностанции**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност, и по-специално член 100а от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, посочена в член 189б от Договора ⁽³⁾,

като имат предвид, че последователните програми за действие в областта на опазването на околната среда на Европейските общности ⁽⁴⁾, подчертават значението на предотвратяването и намаляването на замърсяването на въздуха;

като имат предвид, че емисиите на летливи органични съединения (ЛОС) от бензин и разтворителите, в рамките на Общността, биха достигнали приблизителното количество от 10 милиона тона на година, ако не са били взети никакви мерки за тяхното ограничаване; като имат предвид, че емисиите на ЛОС допринасят за образуването на фотохимични окислителни като озон, който във високи концентрации може да навреди на здравето на човека и да увреди растителността и материалите; като имат предвид, че определени емисии на ЛОС от бензин са класифицирани като токсични, канцерогенни и тератогенни;

като имат предвид, че на 2 април 1992 г. Общността подписа Протокола за ограничаването на емисиите на летливи органични съединения (ЛОС) или техните трансгранични потоци, към Конвенцията за трансгранично замърсяване на въздуха на далечни

⁽¹⁾ ОВ С 227, 3.9.1992 г., стр. 3 и ОВ С 270, 6.10.1993 г., стр. 12.

⁽²⁾ ОВ С 73, 15.3.1993 г., стр. 6.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 24 юни 1994 г. (ОВ С 194, 19.7.1993 г., стр. 325), Обща позиция на Съвета от 4 октомври 1993 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и Решение на Европейския парламент от 9 март 1994 г. (ОВ С 91, 28.3.1994 г., стр. 82). Потвърдено на 2 декември 1994 г. (ОВ С 342, 20.12.1993 г., стр. 15). Съвместен текст на Помирителния комитет от 8 ноември 1994 г.

⁽⁴⁾ ОВ С 112, 20.12.1973 г., стр. 1; ОВ С 139, 13.6.1977 г., стр. 1; ОВ С 46, 17.2.1983 г., стр. 1 и ОВ С 328, 7.12.1987 г., стр. 1.

разстояния, който предвижда мерки за значително ограничаване на емисиите на ЛОС;

като имат предвид, че бе предприета една значителна стъпка в стратегията за общото ограничаване на емисиите на ЛОС в Общността с Директива 91/441/ЕИО на Съвета от 26 юни 1991 г. за изменение на Директива 70/220/ЕИО за сближаването на законодателството на държавите-членки относно мерките, които трябва да се приемат за контрол върху замърсяването на въздуха от газове от моторни превозни средства ⁽⁵⁾, която предвижда ограничаване с приблизително 80—90 %, за 10 до 15 години, на емисиите на ЛОС от отработените газове и на изпарителните емисии на моторни превозни средства, които понастоящем представляват около 40 % от емисиите на ЛОС в атмосферата, причинени от човека;

като имат предвид, че емисиите на ЛОС от система за съхранение и разпределение на бензин, представляват 500 000 тона на година или около 5 % от общите емисии на ЛОС, причинени от човека в Общността; като имат предвид, че тези емисии допринасят в значителна степен за замърсяването на въздуха, по-специално в градските зони;

като имат предвид, че наличните технологии са в състояние да осигурят значително ограничаване на загубите, чрез изпаряване, в системата за разпределение на бензин, не на последно място посредством задържането на регенерираните пари;

като имат предвид, че на основание международна стандартизация и безопасност по време на товаренето на кораби, трябва да бъдат изготвени стандарти на нивото на Международната морска организация за системите за ограничаване и задържане на пари, които да се прилагат както за товарните инсталации, така и за самите кораби; като имат предвид, че Общността трябва следователно да положи усилия, за да гарантира включването на необходимите разпоредби в Конвенцията от Марпол по време на текущото преразглеждане в Марпол, което се очаква да приключи през 1996 г.; като имат предвид, че в случай, че Конвенцията от Марпол не бъде преразглеждана в този смисъл, Общността, след обсъждане със своите основни търговски партньори, следва да предложи подходящи мерки, които да се прилагат по отношение на кораби и пристанищните инсталации за обслужване на кораби;

⁽⁵⁾ ОВ L 242, 30.8.1991 г., стр. 1.

като имат предвид, че ще е необходимо по-нататъшно действие за ограничаване изпускането на парни емисии по време на операциите по зареждане в бензиностанциите, които към настоящия момент възлизат на приблизително 200 000 тона годишно, като по този начин се ограничават всички изпускания на пари по време на разпределението на бензина;

като имат предвид, че с оглед избягване нарушаването на конкуренцията и осигуряване функционирането на вътрешния пазар, е необходимо да се хармонизират определени мерки, свързани с разпределението на бензини, въз основа на високо ниво на защита на околната среда;

като имат предвид, че въпреки това, следва да бъдат отчетени предимствата и недостатъците, които могат да бъдат резултат от действие или бездействие; като имат предвид, че следователно е подходящо да бъде предвидена възможността за дерогации, а понякога и за изключения в определени случаи; като имат предвид, че на определени държави-членки следва да бъде предоставена възможността за по-дълги периоди, през които да се адаптират, с оглед отчитането на съществени мерки по опазване на околната среда от различно естество, които те вече може да са приели в тази област, или на специфичните разходи, наложени от мерките, предвидени в настоящата директива, дължащи се на структурата на техните мрежи;

като имат предвид, че действието на Общността трябва да отчетат условията на околната среда в различните региони на Общността; като имат предвид, че в тази връзка, държавите-членки трябва да могат да поддържат или налагат по-строги мерки, отнасящи се до загубите чрез изпаряване от неподвижни инсталации на цялата им територия или в географски области, в които е установено, че такива мерки са необходими за защитата на здравето на човека и на околната среда поради специфични условия;

като имат предвид, че разпоредбите на параграф 1 от членове 3, 4 и 6 от настоящата директива се прилага точка без да се накърнява Директива 83/189/ЕИО на Съвета от 28 март 1983 г. относно установяването на процедура за предоставянето на информация в областта на техническите стандарти и подзаконовите нормативни актове ⁽¹⁾;

като имат предвид, че е необходимо да се въведат хармонизирани спецификации за оборудването за дънно пълнене на пътни цистерни, с цел да се гарантира възможността за свободна търговия с бензини, и за оборудването в рамките на Общността, както и да се осигури висока степен на безопасност; като имат предвид, че следва да се предвиди стандартизирането на такива спецификации и привездането им в съответствие с техническия напредък;

като имат предвид, че следва да бъде създаден комитет, който да подпомага Комисията при адаптирането на приложенията към настоящата директива, към техническия напредък,

⁽¹⁾ ОВ L 109, 26.4.1983 г., стр. 8. Директива, последно изменена с Директива 92/400/ЕИО (ОВ L 221, 6.8.1992 г., стр. 55).

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Обхват

Настоящата директива се прилага за всички операции, инсталации, превозни средства и плавателни съдове, използвани за съхранение, зареждане и транспортиране на бензини от един терминал до друг или от даден терминал до бензиностанция.

Член 2

Определения

По смисъла на настоящата директива:

- а) „бензин“ е всеки продукт на дестилацията на нефт с парен натиск (по метода Reid) не по-малък от 27,6 килопаскала, независимо от съдържанието на добавки в него, и предназначен за използване като гориво в моторни превозни средства, с изключение на втечените нефтени газове;
- б) „пари“ са всички газообразни летливи органични съединения, получавани в резултат от изпарението на бензини;
- в) „инсталация за съхранение“ е всеки неподвижен резервоар, използван за съхранение на бензини в съответния терминал;
- г) „терминал“ е всяко съоръжение, включително отделните инсталации за съхранение, което се използва за съхранение на бензини или за товарене/разтоварване на бензин в пътни, железопътни или плаващи цистерни;
- д) „подвижна цистерна“ е всяка преносима автоцистерна, железопътна цистерна или танкер, плаващ по вътрешни водни пътища, използвана за превоз на бензини между терминали или между терминали и бензиностанции;
- е) „бензиностанция“ е всяко съоръжение, в което се извършва зареждане на бензини в горивните резервоари на отделните МПС, от неподвижни инсталации (резервоари) за съхранение на бензини;
- ж) „действащи инсталации за съхранение и товарене или разтоварване на бензини, бензиностанции и подвижни цистерни“ са всички такива инсталации, бензиностанции и подвижни контейнери, които са влезли в експлоатация преди датата, посочена в член 10, или за които положително решение за изграждане или експлоатация, когато това се изисква съгласно националното законодателство, е било издадено преди датата, посочена в член 10;
- з) „нови инсталации за съхранение и товарене или разтоварване на бензини, бензиностанции и подвижни цистерни“ са всички такива инсталации, бензиностанции и подвижни цистерни, които не са обхванати от буква ж);

- и) „производителност“ е най-голямото годишно количество бензин, разтоварено от определена инсталация за съхранение в рамките на съответния терминал или бензиностанция в подвижни цистерни и резервоари на МПС, през последните три календарни години;
- й) „инсталация за регенерация на пари“ е всяко съоръжение, предназначено или използвано за регенерация на пари до превръщането им в бензини, включително и буферните системи (системите за дишане) на отделните резервоари в терминалите;
- к) „плавателен съд“ означава плавателен съд от вътрешно плаване, както е определен в глава 1 на Директива 82/714/ЕИО от 4 октомври 1982 г. относно установяването на техническите изисквания за плавателните съдове от вътрешно плаване ⁽¹⁾;
- л) „целева норма за допустими емисии“ е такава норма за допустими емисии, която се използва за цялостна оценка на съответствието на дадена инсталация или съоръжение с конкретните технически изисквания, посочени в приложенията към тази наредба; това не е норма за допустими емисии, спрямо която се оценяват експлоатационните параметри на отделните инсталации, терминали и бензиностанции;
- м) „междинно съхранение на пари“ означава временното съхранение на парите в резервоари с неподвижен покрив, в рамките на съответния терминал, с цел техния последващ превоз и регенерацията им в друг терминал; преносът на пари от една инсталация за съхранение към друга, в рамките на един терминал, не представлява междинно съхранение на пари по смисъла на настоящата директива;
- н) „инсталация за зареждане“ е всяко съоръжение, в рамките на определен терминал, което е предназначено и се използва за товарене или разтоварване на бензини в/от подвижни цистерни. Инсталациите за товарене на автоцистерни могат да бъдат оборудвани с една или повече товарни площадки;
- о) „товарна площадка“ е всяко съоръжение, в рамките на един терминал, което в даден момент може да бъде използвано за товарене или разтоварване на бензини в една единствена автоцистерна.

Член 3

Инсталации за съхранение в терминалите

1. Инсталациите за съхранение се проектират, оборудват и експлоатират в съответствие с техническите разпоредби от приложение I.

Тези разпоредби целят намаляването на общите годишни загуби на бензини, в резултат от зареждане и съхранение във всяка инсталация за съхранение в терминалите, под целевата норма за допустими емисии от 0,01 тегловни процента от производителността.

Държавите-членки могат да поддържат или да налагат по-строги мерки на цялата територия или в географски области, където е установено, че такива мерки са необходими за защитата на здравето на човека или на околната среда, поради специфични условия.

⁽¹⁾ ОВ L 301, 28.10.1982 г., стр. 1.

Държавите-членки могат да приемат технически мерки за намаляването на загубите на бензин, различни от онези, посочени в приложение I, ако е доказано, че такива алтернативни мерки са поне също толкова ефективни.

Държавите-членки информират другите държави-членки и Комисията за всички съществуващи мерки или за всички специални мерки, упоменати в настоящия параграф, които те възнамеряват да предприемат, както и за основанията им да ги предприемат.

2. Разпоредбите на параграф 1 се прилагат:

- от датата, посочена в член 10, към нови инсталации;
- три години след датата, посочена в член 10, към действащи инсталации в терминали, чиято производителност на зареждане е по-голяма от 50 хиляди тона годишно;
- шест години след датата, посочена в член 10, към действащи инсталации в терминали, чиято производителност на зареждане е по-голяма от 25 хиляди тона годишно;
- девет години след датата, посочена в член 10, към всички останали действащи инсталации за съхранение в терминалите.

Член 4

Товарене и разтоварване на подвижни цистерни в терминали

1. Инсталациите за товарене и разтоварване се проектират, оборудват и експлоатират в съответствие с техническите разпоредби, посочени в приложение II.

Тези разпоредби целят намаляването на общите годишни загуби на бензини, в резултат от товарене или разтоварване на подвижни цистерни в терминалите, под целевата норма за допустими емисии от 0,005 тегловни процента от производителността.

Държавите-членки могат да поддържат или да налагат по-строги мерки на цялата територия или в географски области, където е установено, че такива мерки са необходими за защитата на здравето на човека или на околната среда, поради специфични условия.

Държавите-членки могат да приемат технически мерки за намаляването на загубите на бензин, различни от онези, посочени в приложение II, ако е доказано, че такива алтернативни мерки са поне също толкова ефективни.

Държавите-членки информират другите държави-членки и Комисията за всички съществуващи мерки или за всички специални мерки, упоменати в настоящия параграф, които те възнамеряват да предприемат, както и за основанията им да ги предприемат. Комисията проверява съвместимостта на тези мерки с разпоредбите на Договора и с тези на настоящия параграф.

Всички терминали с инсталации за товарене или разтоварване на автоцистерни се оборудват с не по-малко от една товарна площадка, която отговаря на техническите спецификации за оборудването за дънно пълнене, предвидени в приложение IV. Тези спецификации се преразглеждат на редовни интервали и, ако е уместно, се ревизират в съответствие с процедурата по член 8.

2. Разпоредбите на параграф 1 се прилагат:

- а) от датата, посочена в член 10, към новите терминали за товарене или разтоварване на пътни, железопътни и/или плавателни цистерни;
- б) три години след датата, посочена в член 10, към действащи терминали за товарене и разтоварване на пътни, железопътни и/или плавателни цистерни, ако производителността е по-голяма от 150 000 тона годишно;
- в) шест години след датата, посочена в член 10, към действащи терминали за товарене и разтоварване на пътни и железопътни цистерни, ако производителността е по-голяма от 25 000 тона годишно;
- г) девет години след датата, посочена в член 10, към всички останали действащи терминали за товарене и разтоварване на пътни и железопътни цистерни.

3. Девет години след датата, посочена в член 10, изискванията относно оборудването за дънно пълнене, посочени в приложение IV, се прилагат към всички товарни площадки в действащи инсталации за товарене или разтоварване на автоцистерни в терминалите, освен ако не се ползват от дерогация по силата на параграф 4.

4. Чрез дерогация, параграфи 1 и 3 не се прилагат:

- а) към действащи терминали с производителност по-малка от 10 хиляди тона годишно и;
- б) към нови терминали с производителност по-малка от 5 хиляди тона годишно, разположени на малки и отдалечени острови.

Държавите-членки информират Комисията за съответните терминали, предмет на дерогация, чрез изготвянето на докладите, упоменати в член 9.

5. Кралство Испания може да предостави дерогация от една година по отношение на сроковете, посочени в параграф 2, буква б).

Член 5

Подвижни цистерни

1. При конструирането и експлоатацията на всички подвижни цистерни се спазват следните изисквания:

- а) подвижни цистерни се конструират и експлоатират по начин, който да осигурява задържането на остатъчните пари след разтоварване на бензините;
- б) подвижните контейнери, които доставят бензини в бензиностанциите и терминалите, се конструират и експлоатират по начин, който да осигурява приемането и задържането на парите, подавани обратно към подвижни цистерни от инсталациите за съхранение в терминалите. За железопътните цистерни това изискване е задължително само в случаите на разтоварване на бензини в терминали или бензиностанции с междинно съхранение на пари;
- в) конструктивното оборудване на подвижните цистерни за задържането на посочените в букви а) и б) пари до тяхното следващо товарене, с изключение на случаите на изпускане на пари през предпазните клапани за налягане.

В случаите когато непосредствено след разтоварване на бензини, подвижните цистерни се използват за превоз на други товари (различни от бензин) и ако не е възможно да бъде осъществена регенерация или междинно съхранение на парите, се допуска тяхното вентилиране в географски области, в които вероятността съответните емисии да доведат до определени отрицателни въздействия върху околната среда и здравето на населението, е незначителна.

- г) компетентните власти на държавите-членки трябва да осигурят редовното изпитване на налягането на пътните цистерни, за да проверят тяхната херметичност, както и периодичната проверка на техните предпазни клапи за регулиране на налягането по отношение на тяхното правилно функциониране.

2. Разпоредбите на параграф 1 се прилагат:

- а) от датата, посочена в член 10, към новите пътни, железопътни и плавателни цистерни;
- б) три години след датата, посочена в член 10, към регистрирани железопътни и плавателни цистерни, в случаите на товарене на последните в терминали, чиито инсталации за товарене или разтоварване отговарят на изискванията на член 4, параграф 1;
- в) към регистрирани пътни цистерни, които се преоборудват с оглед осигуряване на възможността за тяхното дънно пълнене, в съответствие с техническите изисквания, дадени в приложение IV.

3. Чрез дерогация, разпоредбите на параграф 1, букви а), б) и в) не се прилагат за загубите на пари в резултат от измервателни операции, включващи използването на потапящи се размерни линии, по отношение на:

- а) регистрирани подвижни цистерни;
- б) нови подвижни цистерни, влезли в експлоатация по време на четирите години след датата, посочена в член 10.

Член 6

Зареждане на инсталациите за съхранение в бензиностанциите

1. Съоръженията за зареждане на инсталациите за съхранение на бензини в бензиностанциите се проектират, оборудват и експлоатират в съответствие с техническите разпоредби, посочени в приложение III.

Тези разпоредби целят намаляването на общите годишни загуби на бензини, в резултат от товаренето в инсталации за съхранение в бензиностанциите, под целевата норма за допустими емисии от 0,01 тегловни процента от производителността.

Държавите-членки могат да поддържат или да налагат по-строги мерки на цялата територия или в географски области, където е установено, че такива мерки са необходими за защитата на здравето на човека или на околната среда, поради специфични условия.

Държавите-членки могат да приемат технически мерки за намаляването на загубите на бензин, различни от онези, посочени в приложение III, ако е доказано, че такива алтернативни мерки са поне също толкова ефективни.

Държавите-членки информират другите държави-членки и Комисията за всички съществуващи мерки или за всички специални мерки, посочени в настоящия параграф, които те възнамеряват да предприемат, както и за основанията им да ги предприемат

2. Разпоредбите на параграф 1 се прилагат:

- а) от датата, посочена в член 10, към новите бензиностанции;
- б) три години след датата, посочена в член 10, към:
 - действащите бензиностанции с производителност по-голяма от 1000 кубични метра годишно,
 - действащите бензиностанции, независимо от тяхната производителност, които са разположени в постоянно обитаеми жилищни квартали и работни площадки;
- в) шест години след датата, посочена в член 10, към действащите бензиностанции с производителност по-голяма от 500 кубични метра годишно;
- г) девет години след датата, посочена в член 10, към всички останали действащи бензиностанции.

3. Чрез дерогация, параграфи 1 и 2 се прилагат към бензиностанции с производителност по-малка от 100 кубични метра годишно.

4. За бензиностанции с годишна производителност по-малка от 500 кубични метра годишно, държавите-членки могат да предоставят дерогация от изискванията по параграф 1, когато бензиностанцията е разположена в географска област или на място, в което вероятността, съответните емисии да доведат до определени отрицателни въздействия върху околната среда и здравето на населението, е незначителна.

Държавите-членки информират Комисията относно областите, в които те възнамеряват да предоставят такава дерогация в рамките на изготвянето на докладите, посочени в член 9, а впоследствие за всички промени в тези области.

5. Кралство Нидерландия може да предостави дерогация от графика, посочен в параграф 2, при следните условия:

- мерките, изисквани съгласно настоящия член са приложени като част от по-обхватна, действаща национална програма за бензиностанциите, която е насочена едновременно към различни проблеми в сферата на околната среда, като замърсяването на водите, замърсяването на въздуха, замърсяването на почвите и замърсяването от отпадъци, и чието прилагане е плътно планирано,
- сроковете могат да бъдат променени с максимум две години, като всички програми следва да бъдат завършени в посочения в параграф 2, буква г) срок,
- Комисията бива нотифицирана относно решението за дерогация от определените в параграф 2 срокове, включително цялата информация относно приложното поле и крайния срок на дерогацията.

6. Кралство Испания и Португалската република могат да предоставят дерогация от една година по отношение на срока, определен в параграф 2, буква б).

Член 7

Изменение на приложенията

С изключение на нормите за допустими емисии, упоменати в приложение II, точка 2, измененията, необходими за адаптиране на приложенията към настоящата директива към техническия напредък, се приемат в съответствие с процедурата, уточнена в член 8.

Член 8

Комитетът

1. Комисията се подпомага от комитет, съставен от представители на държавите-членки и председателстван от председателя на Комисията.

2. Представителят на Комисията представя на Комитета проект за мерките, които трябва да бъдат предприети. Комитетът дава своето становище относно проекта в рамките на срок, който председателят може да определи в зависимост от спешността на въпросите. Становището се дава с мнозинството, определено в член 148, параграф 2 от Договора в случаите на решения, които Съветът е приканен да приеме по предложение на Комисията. Гласовете на представителите на държавите-членки в рамките на Комитета се претеглят по начина, определен в този член. Председателят не гласува.

3. Комисията приема предвидените мерки, ако те са в съответствие със становището на Комитета.

Ако предвидените мерки не са в съответствие със становището на Комитета, или ако не е дадено становище, Комисията незабавно представя на Съвета предложение относно мерките, които трябва да бъдат предприети. Съветът се произнася с квалифицирано мнозинство.

4. Ако при изтичането на три месеца от датата на сезирането му, Съветът не се е произнесъл, предложените мерки се приемат от Комисията.

Член 9

Мониторинг и изготвяне на доклади

Докладите относно прилагането на настоящата директива се изготвят в съответствие с процедурата, посочена в член 5 от Директива 91/692/ЕО от 23 декември 1991 г. за стандартизирането и рационализирането на докладите относно прилагането на определени директиви, свързани с околната среда ⁽¹⁾. Комисията е приканена да допълни своя първи доклад,

⁽¹⁾ ОВ L 377, 31.12.1991 г., стр. 48.

когато е уместно, с предложения за изменението на настоящата директива, включително по-специално разширяването на приложното ѝ поле с оглед включването на системите за ограничаване и регенерация на парите в инсталации за товарене и разтоварване и на корабите.

Член 10

Транспониране в националното законодателство

1. Държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзакони и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 31 декември 1995 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на разпоредбите от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 11

Заключителна разпоредба

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 20 декември 1994 година.

За Европейския парламент

Председател

К. HÄNSCH

За Съвета

Председател

К. KINKEL

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИНСТАЛАЦИИТЕ ЗА СЪХРАНЕНИЕ В ТЕРМИНАЛИТЕ

1. Външната стена и покривът на надземните резервоари следва да имат покритие, чиято отразяваща способност, по отношение на общата слънчева радиация, е не по-малка от 70 %. Операциите по нанасяне на покритието се извършват в рамките на периодичната поддръжка на резервоарите (инсталациите за съхранение) през период не по-голям от 3 години. Държавите-членки могат да предоставят дерогация от настоящата разпоредба, когато това е необходимо за защитата на специални пейзажни области, които са били посочени от националната власт.

Горното изискване не се отнася до резервоари, които са оборудвани с инсталации за регенерация на парите, отговарящи на условията по точка 2 от приложение II.

2. Резервоарите с външен плаващ покрив се оборудват с първично уплътнение, което да обхваща пространството между стената на резервоара и външната периферия на плаващия покрив, и вторично уплътнение, разположено над първото такова. Видът на използваните уплътнения следва да осигурява задържането на 95 % от общото количество пари в сравнение със съответните резервоари с неподвижен покрив със същите размери, които не разполагат с устройства за задържане на парите (т.е. резервоари с неподвижен покрив, които са оборудвани единствено с клапани за регулиране на вътрешното налягане).

3. В случаите на задължителна регенерация на парите при товарене или разтоварване на бензини съгласно член 4 от настоящата директива (виж приложение II), всички нови инсталации за съхранение в съответните терминали следва да бъдат:

- а) резервоари с неподвижен покрив, свързани с инсталация за регенерация на парите в съответствие с изискванията на приложение II; или
- б) резервоари с подвижен покрив (външен или вътрешен), оборудвани с първични и вторични уплътнения, отговарящи на техническите изисквания на точка 2.

4. Действащите резервоари с неподвижен покрив следва да отговарят на следните условия:

- а) да бъдат свързани с инсталации за регенерация на парите, отговарящи на изискванията на приложение II; или
- б) да разполагат с вътрешен подвижен покрив (с първично уплътнение), който осигурява задържането на не по-малко от 90 % от парите, в сравнение със съответните резервоари с неподвижен покрив, със същите размери.

5. Изискванията относно инсталациите (устройствата за регенерация) за задържане на пари, посочени в точки 3 и 4, не се прилагат към резервоари с неподвижен покрив в терминали, в които е разрешено междинно съхранение на пари, съгласно точка 1 от приложение II.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИНСТАЛАЦИИТЕ ЗА ТОВАРЕНЕ ИЛИ РАЗТОВАРВАНЕ НА БЕНЗИНИ В ТЕРМИНАЛИТЕ

1. Изтласкваните при товарене или разтоварване на подвижни цистерни пари, следва да бъдат подавани обратно, посредством херметична система към съответните инсталации за тяхната регенерация, в рамките на терминалите.

Горното изискване не се прилага при товарене или разтоварване на подвижни цистерни по открит способ в съответствие със съответните срокове.

В терминали с инсталации за товарене или разтоварване на танкери се допуска замяна на инсталациите за регенерация на парите с такива за тяхното изгаряне, в случаите, когато е технически невъзможно или опасно да се осъществи регенерация на парите, вследствие на техния обем. В такива случаи към изпусканите отпадъчни газове, получени в резултат на изгарянето, се прилагат съответните норми за допустими емисии.

В терминали с производителност по-малка от 25 000 т годишно се допуска замяна на изискването за регенерация на парите с тяхното междинно съхранение в рамките на съответния терминал.

2. Концентрацията на пари в отпадъчните газове от инсталации и съоръжения за тяхната регенерация (от газовите системи на терминалите) след съответната корекция за разреждане по време на третирането не може да превишава нормата за допустими емисии (средночасова) от 35 г/куб. м (при нормални условия) за произволно избран период от 1 час.

По отношение на инсталациите за регенерация на пари, инсталирани преди 1 януари 1993 г., Обединеното кралство може да предостави дерогация от пределната стойност от 35 г/куб. м на час, посочена в настоящото приложение, при следните условия:

- инсталациите достигат пределна стойност от 50 г/куб. м на час, измерена в съответствие със спецификациите, посочени в настоящото приложение,
- дерогацията изтича най-късно до девет години, считано от датата, посочена в член 10 от директивата,
- Комисията се уведомява за отделните инсталации, за които се прилага тази дерогация, включително и за информация относно тяхната производителност на бензин и изпускането на пари от инсталацията.

Компетентните власти на държавите-членки трябва да гарантират, че методите на измерване и анализ, както и тяхната честота, са установени.

Измерванията се извършват в продължение на един работен ден (с продължителност не по-малка от 7 часа) при нормална производителност на инсталациите за товарене или разтоварване.

Измерванията могат да бъдат периодични и непрекъснати. Периодични измервания се извършват не по-малко от 4 на час.

Общата допустима грешка при измерванията, дължаща се на вида на използваните средства и методи за измерване (включително и процедурите за калибриране), не може да превишава 10 % от стойността на определяните величини.

Долният праг на чувствителност на използваните средства за измерване не може да превишава 3 г/куб. м.

Точността на измерванията следва да бъде поне 95 % от стойността на измерваните величини.

3. Компетентните власти на държавите-членки трябва да гарантират, че свързващите линии и тръбопроводите са редовно проверяване за течове.

4. Компетентните органи на държавите-членки следва да осигурят прекъсването на операциите по товарене или разтоварване на бензин, провеждани на съответната товарна площадка, в случаите, когато се регистрира изтичане на пари. Съоръженията, които са необходими за прекъсване на операциите по товарене или разтоварване, следва да бъдат инсталирани на съответните товарни площадки.

5. В случаите, когато се разрешава товарене или разтоварване на подвижни цистерни по открит способ (например през горната им част), изходящото отвори се държи в близост до дъното на цистерната, за да се избегне суспендирането на течността по време на операцията.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

**ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИНСТАЛАЦИИТЕ ЗА ТОВАРЕНЕ, РАЗТОВАРВАНЕ И СЪХРАНЕНИЕ В
БЕНЗИНОСТАНЦИИТЕ И ТЕРМИНАЛИТЕ С МЕЖДИННО СЪХРАНЕНИЕ НА ПАРИ**

Парите, регенерирани при товаренето на бензини в инсталации за съхранение в бензиностанциите, и в резервоарите с неподвижен покрив за междинно съхранение на парите, трябва да бъдат запържани и подавани обратно посредством херметична свързваща система към подвижните цистерни, доставяща бензин. Операциите по товарене могат да се извършват само, при условие че са налице съответните съоръжения и е осигурено тяхното правилно функциониране.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

**ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ АВТОЦИСТЕРНИТЕ ЗА ДЪННО ТОВАРЕНЕ И РАЗТОВАРВАНЕ,
ЗАДЪРЖАНЕ НА ПАРИТЕ И ЗАЩИТА СРЕЩУ ПРЕЛИВАНЕ****1. Щуцери**

- 1.1. Разположения щуцер върху товарната площадка, който осигурява течнофазовата връзка, следва да бъде женски щуцер, съответстващ на 4-инчов (101,6 мм) мъжки адаптор, инсталиран върху превозното средство и отговарящ на техническите спецификации, определени със:

— препоръчителна практика на API 1004/Седмо издание, ноември 1988 г.

Дънно пълнене (товарене) и задържане на парите при превозни средства, които са оборудвани с цистерни от типа МС-306 (раздел 2.1.1.1 - вид на адапторите, използвани при дънно пълнене).

- 1.2. Щуцерът, осигуряващ газофазната връзка (на системата за задържане на парите) и разположен върху товарната площадка, следва да бъде женски щуцер (с палец), който съответства на 4-инчов (101,6 мм) мъжки адаптор, инсталиран върху превозното средство и отговарящ на техническите спецификации, определени със:

— препоръчителна практика на API 1004/ Седмо издание, ноември 1998 г.

Дънно пълнене (товарене) и задържане на парите при превозни средства, които са оборудвани с цистерни от типа МС-306 (раздел 4.1.1.2 - тип на адапторите, използвани в системите за задържане и отвеждане на парите).

2. Изисквания към товаренето/разтоварването

- 2.1. Нормалната производителност на отделните товарни площадки по отношение на течната фаза следва да бъде 2300 л в минута (при каквито и да било обстоятелства не повече от 2500 л в минута).
- 2.2. По време на експлоатация на терминалите в условия на върхово натоварване на системите за задържане на парите, с които са оборудвани техните товарни площадки (в това число и инсталациите за регенерация на парите), следва да генерират противоналягане не по-голямо от 55 милибара, в газофазния щуцер, от страната на превозното средство.
- 2.3. Върху всички предварително одобрени (като отговарящи на изискванията) за дънно пълнене МПС, се поставя идентификационна табела, посочваща разрешения брой товарни рами, които могат да оперират (зареждат) едновременно цистерната, без това да предизвиква изпускане на пари през клапаните за регулиране на вътрешното налягане, монтирани в отделните отсеци, при условие че максималното противоналягане (обратно налягане) от инсталацията за товарене към превозното средство е 55 милибара, съгласно условията на подточка 2.2.

3. Свързване на устройствата за регистриране на заземяване/преливане

Товарната площадка следва да бъде оборудвана с устройства за контролиране и регистриране на възможно преливане. Тези устройства след тяхното свързване с превозното средство следва да генерират безопасен сигнал, който да разрешава началото на товаренето, но само при условие че в нито един отделен отсек сензорите не регистрират прекомерно високи нива на запълване:

- 3.1. Превозното средство следва да бъде свързано с контролното устройство, разположено върху товарната площадка, посредством 10-пинов електрически конектор, промишлен стандарт; мъжкият конектор следва да бъде разположен върху превозното средство, а женският такъв да бъде прикачен към подвижната рама, свързана с контролното устройство на площадката за товарене.
- 3.2. Датчиците срещу преливане (отчитащи височината на запълване) откъм страната на превозното средство могат да бъдат двужични термисторни сензори, двужични оптични сензори или петжични оптични сензори, или съвместим техен еквивалент, при условие че е гарантирано обезопасяване на системата (нейното безотказно функциониране); използваните термистори следва да имат отрицателен температурен коефициент.
- 3.3. Контролните устройства на товарните площадки трябва да гарантират използването както на дву-, така и на петжични системи от превозните средства.

3.4. Превозното средство се свързва с товарната площадка посредством обикновен кабел за обратна връзка от сензорите срещу преливане, който се свързва с пин 10 от мъжкия конектор през шасито, на превозното средство; пин 10 от женския конектор следва да бъде свързан с ключа, който затваря контролиращото устройство, което от своя страна е свързано с линията за заземяване, на товарната площадка.

3.5. Върху всички предварително одобрени (като отговарящи на изискванията) за дънно пълнене подвижни цистерни, следва да бъде поставена идентификационна табела (виж подточка 2.3), която да посочва вида на инсталираните сензори за регистриране на преливане (например дали те са дву- или петжични).

4. **Разполагане на връзките**

4.1. Конструкцията на инсталациите и съоръженията за товарене (на течната фаза) и задържане на парите следва да отговаря на следния комплект от връзки (конектори), разположен върху превозното средство.

4.1.1. Височината на централната линия в адаптора на връзката за течната фаза следва да бъде: не по-голяма от 1,4 м (при празна цистерна); не по-малка от 0,5 м (при пълна цистерна), като препоръчаната височина е между 0,7 и 1,0 м.

4.1.2. Хоризонталното разстояние между отделните адаптори следва да бъде не по-малко от 0,25 м (предпочитаното минимално разстояние е 0,3 м).

4.1.3. Всички адаптори за течната фаза следва да бъдат разположени в пакет, чиито размери не превишават 2,5 м на дължина.

4.1.4. Адапторът за газовата фаза (към системата за задържане на парите или инсталацията за тяхната регенерация), за предпочитане, следва да бъде разположен от дясната страна на адапторите за течната фаза и на височина не по-висока от 1,5 м (при празна цистерна) и не по-ниска от 0,5 м (при пълна цистерна).

4.2. Конекторът за заземяване/преливане следва да бъде разположен от дясната страна на течните адаптори и на височина не по-висока от 1,5 м (при празна цистерна) и не по-ниска от 0,5 м (при пълна цистерна).

4.3. Всички посочени връзки (устройства за свързване) следва да бъдат разположени от една и съща страна на превозното средство.

5. **Предпазни ключалки**

5.1. *Регистриране на преливане/заземяване*

Началото на товаренето (зарезждането) се разрешава само при условие че е подаден разрешителен сигнал от комбинираното устройство за контрол на преливане/заземяване.

При регистрирано преливане или загуба на заземяването на превозното средство, контролиращото устройство в товарната площадка следва да затваря клапана, който регулира товаренето от инсталацията.

5.2. *Регистриране на задържането на парите*

Товаренето (зарезждането) се позволява само при условие че свързващият шланг на инсталацията за регенерация/междинно съхранение на парите е свързан с превозното средство и е осигурено свободното преминаване на изтласкваните пари от превозното средство към инсталацията за регенерация/междинно съхранение на съответната товарна площадка.