

## DIRETTIVA 94/63/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 20 dicembre 1994

sul controllo delle emissioni di composti organici volatili (COV derivanti dal deposito della benzina e dalla sua distribuzione dai terminali alle stazioni di servizio

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 100 A,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 B del trattato <sup>(3)</sup>,considerando che vari programmi d'azione delle Comunità europee in materia ambientale <sup>(4)</sup> hanno sottolineato l'importanza della prevenzione e della riduzione dell'inquinamento atmosferico;

considerando che, in mancanza di misure di controllo, le emissioni di composti organici volatili (COV) provenienti dalla benzina e dai solventi nella Comunità sarebbero dell'ordine di 10 milioni di tonnellate l'anno; che dette emissioni contribuiscono alla formazione di ossidanti fotochimici quali l'ozono che, in alte concentrazioni, possono recare danno alla salute umana, alla vegetazione e ai materiali; che alcune emissioni di COV provenienti dalla benzina sono classificate tossiche, cancerogene o teratogene;

considerando che il 2 aprile 1992 la Comunità ha firmato il protocollo alla Convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico oltre confine a lunga distanza relativo

<sup>(1)</sup> GU n. C 227 del 3. 9. 1992, pag. 3, e GU n. C 270 del 6. 10. 1993, pag. 12.

<sup>(2)</sup> GU n. C 73 del 15. 3. 1993, pag. 6.

<sup>(3)</sup> Parere reso il 24 giugno 1993 (GU n. C 194 del 19. 7. 1993, pag. 325), posizione comune del Consiglio del 4 ottobre 1993 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Parlamento europeo del 9 marzo 1994 (GU n. C 91 del 28. 3. 1994, pag. 82). Confermato il 2 dicembre 1993 (GU n. C 342 del 20. 12. 1993, pag. 15). Progetto comune del comitato di conciliazione dell'8 novembre 1994.

<sup>(4)</sup> GU n. C 112 del 20. 12. 1973, pag. 1; GU n. C 139 del 13. 6. 1977, pag. 1; GU n. C 46 del 17. 2. 1983, pag. 1, e GU n. C 328 del 7. 12. 1987, pag. 1.

alla lotta contro le emissioni di composti organici volatili (COV) o i loro flussi transfrontalieri, che prevede una sensibile riduzione di tali emissioni;

considerando che un passo significativo nella strategia per la riduzione globale delle emissioni di COV nella Comunità è stato compiuto con la direttiva 91/441/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore <sup>(5)</sup>, volta a ridurre dell'80-90 % in 10-15 anni le emissioni di COV dai gas di scarico e le emissioni per evaporazione dai veicoli a motore, che rappresentano circa il 40 % delle attuali emissioni di COV artificiali nell'atmosfera; che all'adozione di detta direttiva era stato chiesto alla Commissione di presentare una proposta di direttiva sui provvedimenti atti a ridurre le perdite per evaporazione in tutte le fasi del processo di deposito e di distribuzione dei carburanti;

considerando che le emissioni di COV dai sistemi di deposito e di distribuzione della benzina raggiungono circa 500 000 tonnellate annue, pari al 5 % circa delle emissioni totali di COV artificiali nella Comunità; che queste emissioni concorrono notevolmente all'inquinamento atmosferico, soprattutto nelle aree urbane;

considerando che le tecnologie disponibili consentono una sensibile riduzione delle perdite per evaporazione nei sistemi di distribuzione della benzina, non ultimo attraverso il recupero dei vapori spostati;

considerando che, per motivi di normalizzazione internazionale e di sicurezza durante il caricamento delle navi, occorre che vengano elaborate delle norme a livello dell'organizzazione marittima internazionale per i sistemi di controllo delle emissioni e recupero dei vapori, da applicare tanto agli impianti di caricamento quanto alle navi; che la Comunità deve dunque impegnarsi per garantire che le necessarie disposizioni vengano introdotte nella Convenzione MARPOL nel corso della corrente revisione di MARPOL, da completarsi entro il 1996; che, qualora la Convenzione MARPOL non fosse riveduta in questo senso, la Comunità dovrebbe, previa discussione con i suoi maggiori partner commerciali, proporre adeguate misure comunitarie da applicare alle navi ed alle installazioni portuali che servono le navi;

<sup>(5)</sup> GU n. L 242 del 30. 8. 1991, pag. 1.

considerando che saranno necessarie ulteriori azioni per ridurre le emissioni di vapori durante le operazioni di rifornimento alle stazioni di servizio, attualmente pari a circa 200 000 tonnellate annue, ottenendo così il controllo su tutte le emissioni di vapori che si verificano nella distribuzione della benzina;

considerando che, per evitare distorsioni di concorrenza e garantire il funzionamento del mercato interno, occorre armonizzare talune misure relative alla distribuzione della benzina, basandosi su un livello elevato di protezione dell'ambiente;

considerando che occorre tuttavia tener presenti i vantaggi e gli oneri che possono derivare dall'azione o dalla mancanza di azione; che è pertanto opportuno prevedere in taluni casi delle possibilità di deroga e talvolta di esclusione; che occorre inoltre concedere a taluni Stati membri periodi di adeguamento più lunghi in considerazione delle eventuali misure ambientali rilevanti di vario tipo da essi adottate nel settore o dell'onere particolare loro imposto dalle misure della presente direttiva a causa della struttura delle loro reti;

considerando che l'azione della Comunità deve tener conto delle condizioni ambientali nelle varie regioni della Comunità; che al riguardo gli Stati membri devono poter mantenere o imporre misure più rigorose sulle perdite per evaporazione dagli impianti fissi in tutto il loro territorio o in aree geografiche ove, in considerazione di condizioni particolari, sia stato stabilito che esse sono necessarie per tutelare la salute umana o l'ambiente;

considerando che l'applicazione del paragrafo 1 degli articoli 3, 4 e 6 della presente direttiva lascia impregiudicata la direttiva 83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche <sup>(1)</sup>;

considerando che è necessario introdurre specifiche armonizzate per le attrezzature di caricamento dal fondo delle autocisterne, al fine di assicurare la possibilità di libero scambio della benzina e delle attrezzature all'interno della Comunità, nonché un alto livello di sicurezza; che occorre prevedere la normalizzazione di tali specifiche e il loro adeguamento al progresso tecnico;

considerando che occorre costituire un comitato che assista la Commissione nell'adeguamento degli allegati della presente direttiva al progresso tecnico,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### Articolo 1

#### Campo d'applicazione

La presente direttiva si applica ai procedimenti, agli impianti, ai veicoli e alle navi adibiti al deposito, al carico e al trasporto della benzina da un terminale ad un altro o da un terminale ad una stazione di servizio.

### Articolo 2

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «benzina», ogni derivato del petrolio, con o senza additivi, che ha una pressione di vapore Reid pari o superiore a 27,6 kilopascal, destinato all'impiego quale carburante per veicoli a motore, ad eccezione del gas di petrolio liquefatto (GPL);
- b) «vapori», composti gassosi che evaporano dalla benzina;
- c) «impianto di deposito», ogni cisterna fissa presso un terminale adibita al deposito di benzina;
- d) «terminale», ogni struttura adibita al deposito e al caricamento di benzina in autocisterne, in vagoni cisterna o su navi, ivi compresi gli impianti di deposito presenti nel sito della struttura;
- e) «cisterna mobile», ogni cisterna, trasportata su strada, per ferrovia o per via navigabile, adibita al trasferimento di benzina da un terminale ad un altro o da un terminale ad una stazione di servizio;
- f) «stazione di servizio», ogni impianto in cui la benzina è erogata nei serbatoi di carburante dei veicoli a motore da una cisterna di deposito fissa;
- g) «preesistente» — riferito agli impianti di deposito della benzina, agli impianti di caricamento, alle stazioni di servizio ed alle cisterne mobili —, ogni impianto, stazione di servizio e cisterna mobile funzionanti prima della data indicata nell'articolo 10 o per i quali è stata concessa, prima di detta data, un'autorizzazione specifica di costruzione o di esercizio eventualmente prescritta dalla legislazione nazionale;
- h) «nuovo» — riferito agli impianti di deposito della benzina, agli impianti di caricamento, alle stazioni di servizio ed alle cisterne mobili —, ogni impianto, stazione di servizio e cisterna mobile che non rientrano nella lettera g);

<sup>(1)</sup> GU n. L 109 del 26. 4. 1983, pag. 8. Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 92/400/CEE della Commissione (GU n. L 221 del 6. 8. 1992, pag. 55).

- i) «volume», la quantità totale annua massima di benzina caricata in cisterne mobili da un impianto di deposito di un terminale o da una stazione di servizio nei tre anni precedenti;
- j) «dispositivo di recupero dei vapori», l'attrezzatura per il recupero di benzina dai vapori, compresi gli eventuali sistemi di cisterne «tampone» di un terminale;
- k) «nave», una nave della navigazione interna quale definita nel capitolo 1 della direttiva 82/714/CEE del Consiglio, del 4 ottobre 1982, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna <sup>(1)</sup>;
- l) «valore bersaglio di riferimento», il valore orientativo fornito per la valutazione generale della congruità delle misure tecniche che figurano negli allegati; non è un valore limite rispetto al quale misurare le prestazioni dei singoli impianti, terminali e stazioni di servizio;
- m) «deposito temporaneo di vapori», il deposito temporaneo di vapori in una cisterna a tetto fisso presso un terminale prima del trasferimento e del successivo recupero in un altro terminale. Il trasferimento dei vapori da un impianto di deposito ad un altro nello stesso terminale non è considerato deposito temporaneo di vapori ai sensi della presente direttiva;
- n) «impianto di caricamento», ogni impianto di un terminale ove la benzina può essere caricata in cisterne mobili. Gli impianti di caricamento per le autocisterne comprendono una o più «torri di caricamento»;
- o) «torre di caricamento», ogni struttura di un terminale mediante la quale la benzina può essere, in un dato momento, caricata in una singola autocisterna.

### Articolo 3

#### Impianti di deposito presso i terminali

1. Gli impianti di deposito devono essere conformi, per progettazione e funzionamento, alle disposizioni tecniche dell'allegato I.

Dette disposizioni intendono ridurre a un livello inferiore al valore bersaglio di riferimento dello 0,01 massa/massa % (m/m %) del volume la perdita totale annua di benzina risultante dal caricamento e dal deposito in ogni impianto adibito a tale scopo nei terminali.

Gli Stati membri possono mantenere o prescrivere misure più rigorose in tutto il loro territorio o in aree geografiche ove, in considerazione di condizioni particolari, sia stato stabilito che esse sono necessarie per tutelare la salute umana o l'ambiente.

Gli Stati membri possono adottare, per ridurre le perdite di benzina, misure tecniche diverse da quelle dell'allegato I, purché sia dimostrato che tali misure alternative hanno efficacia almeno eguale.

Gli Stati membri informano gli altri Stati membri e la Commissione sulle misure in vigore o sulle misure speciali di cui al presente paragrafo che essi intendono adottare, precisandone i motivi.

2. Il paragrafo 1 si applica:

- a) a decorrere dalla data indicata nell'articolo 10, per i nuovi impianti;
- b) trascorsi tre anni dalla data indicata nell'articolo 10, per gli impianti preesistenti, se il volume caricato presso un terminale è superiore a 50 000 tonnellate/anno;
- c) trascorsi sei anni dalla data indicata nell'articolo 10, per gli impianti preesistenti, se il volume caricato presso un terminale è superiore a 25 000 tonnellate/anno;
- d) trascorsi nove anni dalla data indicata nell'articolo 10, per tutti gli altri impianti preesistenti di deposito presso i terminali.

### Articolo 4

#### Caricamento e scaricamento di cisterne mobili presso i terminali

1. Le attrezzature di caricamento e di scaricamento devono essere conformi, per progettazione e funzionamento, alle disposizioni tecniche dell'allegato II.

Dette disposizioni intendono ridurre a un valore inferiore al valore bersaglio di riferimento dello 0,005 m/m % del volume la perdita totale annua di benzina risultante dal caricamento e dallo scaricamento di serbatoi mobili nei terminali.

Gli Stati membri possono mantenere o prescrivere misure più rigorose in tutto il loro territorio o in aree geografiche ove, in considerazione di condizioni particolari, sia stato stabilito che esse sono necessarie per tutelare la salute umana o l'ambiente.

Gli Stati membri possono adottare, per ridurre le perdite di benzina, misure tecniche diverse da quelle dell'allegato II, purché sia dimostrato che tali misure alternative hanno efficacia almeno eguale.

Gli Stati membri informano gli altri Stati membri e la Commissione sulle misure in vigore o sulle misure speciali di cui al presente paragrafo che essi intendono adottare, precisandone i motivi. La Commissione verifica se tali misure sono compatibili con le disposizioni del trattato e con quelle del presente paragrafo.

Tutti i terminali con impianti di carico per autocisterne sono dotati di almeno una torre di caricamento che soddisfi le specifiche relative alle attrezzature per il caricamento dal fondo previste dall'allegato IV. Tali specifiche sono riesaminate periodicamente ed eventualmente rivedute conformemente alla procedura di cui all'articolo 8.

<sup>(1)</sup> GU n. L 301 del 28. 10. 1982, pag. 1.

2. Il paragrafo 1 si applica:
- a) a decorrere dalla data indicata nell'articolo 10, per i nuovi terminali di caricamento delle autocisterne, dei vagoni cisterna e/o delle navi;
  - b) trascorsi tre anni dalla data indicata nell'articolo 10, per i terminali preesistenti per il caricamento delle autocisterne, dei vagoni cisterna e/o delle navi, se il volume è superiore a 150 000 tonnellate/anno;
  - c) trascorsi sei anni dalla data indicata nell'articolo 10, per i terminali preesistenti per il caricamento delle autocisterne o dei vagoni cisterna, se il volume è superiore a 25 000 tonnellate/anno;
  - d) trascorsi nove anni dalla data indicata nell'articolo 10, per tutti gli altri impianti preesistenti presso i terminali per il caricamento di autocisterne e vagoni cisterna.
3. Trascorsi nove anni dalla data indicata nell'articolo 10, le prescrizioni relative alle attrezzature per il caricamento dal fondo previste nell'allegato IV si applicano a tutte le torri di caricamento di autocisterne i tutti i terminali, salvo deroghe ai sensi del paragrafo 4.
4. In via derogatoria, i paragrafi 1 e 3 non si applicano:
- a) ai terminali preesistenti con un volume inferiore a 10 000 tonnellate/anno;
  - b) ai nuovi terminali con un volume inferiore a 5 000 tonnellate/anno situati in isole remote di piccole dimensioni.

Gli Stati membri informano la Commissione dei terminali interessati da detta deroga nell'ambito della stesura della relazione di cui all'articolo 9.

5. Il Regno di Spagna può concedere una deroga di un anno al termine previsto al paragrafo 2, lettera b).

#### Articolo 5

##### Cisterne mobili

1. Le cisterne mobili soddisfano, per progettazione e funzionamento, le seguenti prescrizioni:
- a) le cisterne mobili sono progettate e utilizzate in modo che i vapori residui siano trattiene nella cisterna dopo lo scarico della benzina;
  - b) le cisterne mobili che forniscono la benzina alle stazioni di servizio e ai terminali sono progettate e utilizzate in modo da accogliere e trattenere i vapori di ritorno provenienti dagli impianti di deposito delle stazioni di servizio o dei terminali. Per i vagoni cisterna questa prescrizione è d'applicazione solo se essi forniscono la benzina a stazioni di servizio o terminali in cui è utilizzato il deposito intermedio dei vapori;
  - c) salva l'emissione attraverso le valvole limitatrici di pressione, i vapori menzionati alle lettere a) e b) sono trattiene nella cisterna mobile sino alla successiva operazione di caricamento presso il terminale.

Se, dopo lo scarico della benzina, la cisterna mobile è utilizzata per prodotti diversi dalla benzina e qualora il recupero o il deposito temporaneo dei vapori sia impossibile, può esserne ammesso lo spurgo in un'area geografica nella quale è improbabile che le emissioni incidano in modo significativo sui problemi ambientali o sanitari;

- d) le autorità competenti degli Stati membri devono assicurare che le autocisterne siano sottoposte a verifiche periodiche della tenuta della pressione dei vapori e che il corretto funzionamento delle valvole della pressione sia controllato periodicamente in tutte le cisterne mobili.

2. Il paragrafo 1 si applica:

- a) a decorrere dalla data indicata nell'articolo 10, per le nuove autocisterne, i nuovi vagoni cisterna e le nuove navi;
- b) trascorsi tre anni dalla data indicata nell'articolo 10, per i vagoni cisterna e le navi preesistenti, se caricati in terminali cui si applica la prescrizione prevista dall'articolo 4, paragrafo 1;
- c) alle autocisterne preesistenti, se modificate per il caricamento dal fondo in conformità delle specifiche dell'allegato IV.

3. In via derogatoria, il paragrafo 1, lettere a), b) e c) non si applica alle perdite di vapori derivanti dalle misurazioni effettuate mediante aste di livello per quanto attiene:

- a) alle cisterne mobili preesistenti;
- b) alle nuove cisterne mobili messe in esercizio nei quattro anni successivi alla data di cui all'articolo 10.

#### Articolo 6

##### Caricamento degli impianti di deposito presso le stazioni di servizio

1. Le attrezzature per il caricamento e il deposito sono conformi, per progettazione e funzionamento, alle disposizioni tecniche dell'allegato III.

Dette disposizioni intendono ridurre ad un valore inferiore al valore bersaglio di riferimento dello 0,01 m/m % del volume la perdita totale annua di benzina risultante dal caricamento negli impianti di deposito delle stazioni di servizio.

Gli Stati membri possono mantenere o prescrivere misure più rigorose in tutto il loro territorio o in aree geografiche ove, in considerazione di condizioni particolari, sia stato stabilito che esse sono necessarie per tutelare la salute umana o l'ambiente.

Gli Stati membri possono adottare, per ridurre le perdite di benzina, misure tecniche diverse da quelle dell'allegato III, purché sia dimostrato che tali misure alternative hanno efficacia almeno eguale.

Gli Stati membri informano gli altri Stati membri e la Commissione sulle misure in vigore o sulle misure speciali previste nel presente paragrafo che essi intendono adottare, precisandone i motivi.

2. Il paragrafo 1 si applica:
  - a) a decorrere dalla data indicata nell'articolo 10, per le stazioni di servizio nuove;
  - b) trascorsi tre anni dalla data indicata nell'articolo 10:
    - per le stazioni di servizio preesistenti con un volume superiore a 1 000 m<sup>3</sup>/anno;
    - per le stazioni di servizio preesistenti — indipendentemente dal loro volume — situate in aree abitative o lavorative permanenti;
  - c) trascorsi sei anni dalla data indicata nell'articolo 10, per le stazioni di servizio preesistenti con un volume superiore a 500 m<sup>3</sup>/anno;
  - d) trascorsi nove anni dalla data indicata nell'articolo 10, per le altre stazioni di servizio preesistenti.
3. In via derogatoria, i paragrafi 1 e 2 non si applicano alle stazioni di servizio con un volume inferiore a 100 m<sup>3</sup>/anno.
4. Gli Stati membri possono concedere una deroga alle prescrizioni del paragrafo 1 per le stazioni di servizio con un volume inferiore a 500 m<sup>3</sup>/anno situate in un'area geografica o in un luogo nel quale è improbabile che le emissioni di vapori incidano in modo significativo sui problemi ambientali o sanitari.

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni particolareggiate sulle aree cui intendono concedere detta deroga, nell'ambito della stesura delle relazioni previste dall'articolo 9, nonché su qualsiasi cambiamento successivo riguardante dette aree.

5. Il Regno dei Paesi Bassi può concedere una deroga al calendario previsto nel paragrafo 2, alle seguenti condizioni:
  - e misure prescritte dal presente articolo siano attuate nell'ambito di un programma nazionale preesistente di più ampia portata relativo alle stazioni di servizio, che affronti contemporaneamente vari problemi ambientali, quale l'inquinamento idrico, atmosferico, terrestre e provocato dai rifiuti, la cui applicazione sia rigorosamente programmata;
  - il calendario può essere modificato solo per un massimo di due anni e il programma deve essere ultimato, in tutte le sue fasi, entro il termine di cui al paragrafo 2, lettera d);
  - alla Commissione sia notificata la decisione di discostarsi dal calendario previsto dal paragrafo 2, corredata di informazioni esaurienti sul campo d'applicazione e la scadenza della deroga.
6. Il Regno di Spagna e la Repubblica portoghese possono concedere una deroga di un anno al termine previsto nel paragrafo 2, lettera b).

## Articolo 7

### Modifiche degli allegati

Salvi i valori limite di cui all'allegato II, punto 2, le modifiche necessarie per adeguare gli allegati della presente direttiva al progresso tecnico sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 8.

## Articolo 8

### Il comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto.

3. La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

4. Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.

## Articolo 9

### Controllo e relazioni informative

Le relazioni sull'attuazione della presente direttiva sono elaborate conformemente alla procedura prevista all'articolo 5 della direttiva 91/692/CEE del Consiglio, del 23 dicembre 1991, per la standardizzazione e la razionalizzazione delle relazioni relative all'attuazione di talune direttive concernenti l'ambiente <sup>(1)</sup>. La Commissione è invitata

<sup>(1)</sup> GU n. L 377 del 31. 12. 1991, pag. 48.

a corredare la sua prima relazione, se del caso, di proposte di emendamento della presente direttiva, comprendenti in particolare l'estensione del suo campo di applicazione per includere i sistemi di controllo e di ricupero dei vapori di caricamento e navi.

#### *Articolo 10*

##### **Recepimento nelle legislazioni nazionali**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 1995. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali misure, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### *Articolo 11*

##### **Disposizione finale**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 20 dicembre 1994.

*Per il Parlamento europeo*

*Il Presidente*

K. HÄNSCH

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

K. KINKEL

## ALLEGATO I

## REQUISITI PER GLI IMPIANTI DI DEPOSITO PRESSO I TERMINALI

1. Le pareti esterne ed i tetti delle cisterne di superficie devono essere dipinti di un colore con riflessione totale del calore radiante pari o superiore al 70 %. Le operazioni possono essere programmate in modo da essere effettuate come parte dei normali cicli di manutenzione delle cisterne entro un periodo triennale. Gli Stati membri possono concedere una deroga a tale disposizione ove ciò sia necessario per la tutela di particolari aree panoramiche designate dalle autorità nazionali.

Detta disposizione non si applica alle cisterne collegate ad un dispositivo di recupero dei vapori conforme ai requisiti di cui all'allegato II, punto 2.

2. Le cisterne con tetto galleggiante esterno devono essere dotate di un dispositivo primario a chiusura stagna che copra lo spazio anulare tra la parete della cisterna e il perimetro esterno del tetto galleggiante, nonché di un dispositivo secondario fissato su quello primario. Tali dispositivi devono essere progettati in modo da assicurare un contenimento complessivo dei vapori pari o superiore al 95 % di quello di una cisterna simile a tetto fisso priva di dispositivi di controllo per il contenimento dei vapori (ossia una cisterna a tetto fisso dotata solo di valvola limitatrice di pressione).

3. Tutti i nuovi impianti di deposito presso i terminali, ove sia previsto il recupero di vapori ai sensi dell'articolo 4 della direttiva (cfr. allegato II), devono essere:

- a) cisterne a tetto fisso collegate ad un dispositivo di recupero dei vapori in conformità dei requisiti di cui all'allegato II, oppure
- b) progettati con un tetto galleggiante, interno o esterno, e dotati di dispositivi primari e secondari a tenuta stagna in modo da rispondere ai requisiti relativi alle prestazioni stabiliti dal punto 2.

4. Le cisterne a tetto fisso preesistenti devono essere:

- a) collegate ad un dispositivo di recupero dei vapori in conformità dei requisiti di cui all'allegato II, oppure
- b) dotate di un tetto galleggiante interno con un dispositivo primario a tenuta stagna progettato in modo da assicurare un contenimento complessivo dei vapori pari o superiore al 90 % di quello di una cisterna simile a tetto fisso priva di dispositivi di controllo dei vapori.

5. I requisiti relativi ai dispositivi di controllo per il contenimento dei vapori menzionati ai punti 3 e 4 non si applicano alle cisterne a tetto fisso presso i terminali, ove è autorizzato il deposito temporaneo dei vapori ai sensi dell'allegato II, punto 1.

## ALLEGATO II

## REQUISITI PER GLI IMPIANTI DI CARICAMENTO E SCARICAMENTO PRESSO I TERMINALI

1. I vapori da spostamento provenienti da una cisterna mobile in fase di caricamento devono essere riconvogliati, tramite una linea di collegamento a tenuta di vapore, verso un dispositivo di recupero dei vapori, per la rigenerazione presso il terminale.

Detta disposizione non si applica alle autocisterne con caricamento dall'alto, sempreché questo tipo di caricamento sia autorizzato.

Nei terminali in cui la benzina è caricata su navi, un dispositivo di incenerimento dei vapori può sostituire quello di recupero, se il recupero di vapori è pericoloso o tecnicamente impossibile a causa del volume dei vapori di ritorno. I requisiti relativi alle emissioni nell'atmosfera provenienti dai dispositivi di recupero dei vapori si applicano anche alle unità di incenerimento.

Nei terminali con un volume inferiore a 25 000 tonnellate/anno, il deposito temporaneo dei vapori può sostituire il recupero immediato dei vapori presso il terminale.

2. La concentrazione media dei vapori nello scarico dei dispositivi di recupero dei vapori — corretta per diluizione durante il trattamento — non deve eccedere i 35 g/normalmetrocuo ( $\text{Nm}^3$ ) orari.

Per i dispositivi di recupero dei vapori installati anteriormente al 1° gennaio 1993, il Regno Unito può concedere una deroga al valore limite di 35 g/ $\text{Nm}^3$  orari previsto nel presente allegato, alle seguenti condizioni:

- l'impianto non ecceda il valore limite di 50 g/ $\text{Nm}^3$  orari misurato in base alle specifiche di cui al presente allegato;
- la deroga scada al più tardi nove anni dopo la data indicata nell'articolo 10;
- alla Commissione giunga notifica dei singoli impianti interessati dalla presente deroga con indicazione del loro volume di benzina e delle emissioni di vapori da essi provenienti.

Le autorità competenti degli Stati membri devono assicurare che siano definiti i metodi e la frequenza delle misurazioni e delle analisi.

Le misurazioni devono essere effettuate per un'intera giornata lavorativa (minimo sette ore) a volume normale.

Le misurazioni possono essere continue o discontinue. Le misurazioni discontinue devono essere rilevate almeno quattro volte ogni ora.

L'errore totale di misurazione dovuto alle attrezzature utilizzate, al gas di taratura e al metodo applicato non deve superare il 10 % del valore misurato.

L'attrezzatura utilizzata deve essere in grado di misurare almeno concentrazioni di 3g/ $\text{Nm}^3$ .

La precisione deve essere almeno pari al 95 % del valore misurato.

3. Le autorità competenti degli Stati membri devono assicurare che le linee di collegamento e i sistemi di tubazione siano periodicamente controllati per prevenire perdite.

4. Le autorità competenti degli Stati membri devono assicurare che, in caso di perdita di vapore, le operazioni di caricamento siano immediatamente arrestate a livello della torre di caricamento. I dispositivi di arresto devono essere installati sulla torre.

5. Qualora sia autorizzato il caricamento dall'alto di cisterne mobili, l'uscita del braccio di caricamento deve essere mantenuta vicino al fondo della cisterna mobile, per evitare spruzzi di benzina.



**ALLEGATO III****REQUISITI PER GLI IMPIANTI DI CARICAMENTO E DEPOSITO NELLE STAZIONI DI SERVIZIO E NEI TERMINALI ADIBITI AL DEPOSITO TEMPORANEO DI VAPORI**

I vapori spostati durante le operazioni di trasferimento della benzina negli impianti di deposito presso le stazioni di servizio e nelle cisterne a tetto fisso adibiti al deposito temporaneo di vapori devono essere riconvogliati, tramite una linea di collegamento a tenuta di vapore, verso la cisterna mobile che distribuisce la benzina. Le operazioni di carico possono essere effettuate soltanto se detti dispositivi sono installati e funzionano correttamente.

**ALLEGATO IV****SPECIFICHE PER IL CARICAMENTO DAL FONDO, LA RACCOLTA DEI VAPORI E LA PROTEZIONE CONTRO IL TROPPOPIENO NELLE AUTOCISTERNE EUROPEE****1. Accoppiatori**

- 1.1. L'accoppiatore per i liquidi sul braccio di caricamento deve essere un accoppiatore femmina, cui corrisponde un adattatore maschio API di 4 pollici (101,6 mm) posizionato sull'autocisterna, quale definito dalla:

— API RECOMMENDED PRACTICE 1004  
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988

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

- 1.2. L'accoppiatore per la raccolta dei vapori sul tubo di raccolta dei vapori della torre di caricamento deve essere un accoppiatore femmina a camma e scanalatura cui corrisponde un adattatore maschio a camma e scanalatura di 4 pollici (101,6 mm) posizionato sull'autocisterna, quale definito dalla:

— API RECOMMENDED PRACTICE 1004  
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988

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

**2. Condizioni di caricamento**

- 2.1. Il caricamento normale per i liquidi è di 2 300 litri al minuto (massimo: 2 500 litri al minuto) per braccio di caricamento.
- 2.2. Quando il terminale lavora a regime massimo, il sistema di raccolta dei vapori della torre di caricamento, ivi compreso il sistema di ricupero dei vapori, può generare una contropressione massima di 55 millibar sul lato dell'autocisterna dov'è posizionato l'adattatore per la raccolta dei vapori.
- 2.3. Tutte le autocisterne omologate a caricare dal fondo saranno munite di una targa di identificazione che specifica il numero massimo di bracci di caricamento che possono operare simultaneamente, sempre assicurando che non fuoriescano vapori dalle valvole dei compartimenti P e V, con una contropressione massima dell'impianto di 55 millibar come specificato al punto 2.2.

**3. Collegamento del rilevatore di dispersione/troppopieno dell'autocisterna**

La torre di caricamento deve essere munita di un rilevatore di troppopieno che, collegato all'autocisterna, emette un segnale di «fail-safe» che permette il caricamento, se nessun sensore di troppopieno nei vari compartimenti rileva un livello elevato.

- 3.1. L'autocisterna deve essere collegata al rilevatore collocato sulla torre di caricamento con un connettore elettrico industriale standard a 10 conduttori. Il connettore maschio deve essere montato sull'autocisterna, mentre il connettore femmina deve essere fissato ad un cavo volante raccordato al rilevatore posizionato sulla torre.

- 3.2. I rilevatori del livello installati sull'autocisterna devono essere termistori a due fili, sensori ottici a due fili, sensori ottici a cinque fili o dispositivi equivalenti compatibili, sempreché il sistema sia «fail-safe». (NB: I termistori devono avere un coefficiente negativo di temperatura).
- 3.3. Il rilevatore collocato sulla torre di caricamento deve essere compatibile con i sistemi a due o a cinque fili montati sull'autocisterna.
- 3.4. L'autocisterna deve essere collegata alla torre di collegamento attraverso il filo di ritorno dei sensori di troppopieno, a sua volta collegato al conduttore n. 10 del connettore maschio attraverso il telaio dell'autocisterna. Il conduttore n. 10 del connettore femmina deve essere collegato al blocco del rilevatore, a sua volta collegato alla terra della torre.
- 3.5. Tutte le autocisterne omologate a caricare dal fondo sono munite di una targa di identificazione (cfr. punto 2.3) che specifica il tipo di sensori per il rilevamento del troppopieno installati (ad esempio, a due o cinque fili).

#### 4. Posizionamento dei collegamenti

- 4.1. La progettazione delle strutture per il caricamento dei liquidi e la raccolta dei vapori sulla torre di caricamento si basa sul seguente posizionamento dei collegamenti sull'autocisterna.
  - 4.1.1. Altezza della linea centrale degli adattatori per i liquidi: massima = 1,4 metri (senza carico) e minima = 0,5 metri (sotto carico); l'altezza ideale è compresa tra 0,7 e 1 metro.
  - 4.1.2. Distanza orizzontale tra gli adattatori non inferiore a 0,25 metri (distanza minima ideale = 0,3 metri).
  - 4.1.3. Tutti gli adattatori per i liquidi sono posizionati in un involucro di lunghezza non superiore a 2,5 metri.
  - 4.1.4. L'adattatore per la raccolta dei vapori dovrebbe essere di preferenza posizionato alla destra degli adattatori per i liquidi, ad un'altezza non superiore a 1,5 metri (senza carico) e non inferiore a 0,5 metri (sotto carico).
- 4.2. Il connettore dispersione/troppopieno è posizionato alla destra degli adattatori per i liquidi e per la raccolta dei vapori, ad un'altezza non superiore a 1,5 metri (senza carico) e non inferiore a 0,5 metri (sotto carico).
- 4.3. I collegamenti sopra descritti sono posizionati su un unico lato dell'autocisterna.

#### 5. Dispositivi di sicurezza

##### 5.1. Rilevatore di dispersione/troppopieno

Il caricamento è consentito soltanto quando il rilevatore combinato di dispersione/troppopieno emette un segnale di autorizzazione.

In caso di troppopieno o di perdita di dispersione dell'autocisterna, il rilevatore montato sulla torre deve chiudere la valvola di controllo del caricamento sulla torre.

##### 5.2. Rilevatore di raccolta dei vapori

Il caricamento è consentito soltanto se il tubo per la raccolta dei vapori è collegato all'autocisterna e i vapori spostati possono liberamente fluire dall'autocisterna al sistema di raccolta dei vapori dell'impianto.