

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B**                    **RICHTLIJN 94/63/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**  
**van 20 december 1994**

**betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations**

(PB L 365 van 31.12.1994, blz. 24)

Gewijzigd bij:

|                    |  | Publicatieblad |      |            |
|--------------------|--|----------------|------|------------|
|                    |  | nr.            | blz. | datum      |
| ► <b><u>M1</u></b> | Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 29 september 2003 | L 284          | 1    | 31.10.2003 |
| ► <b><u>M2</u></b> | Verordening (EG) nr. 1137/2008 Van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008   | L 311          | 1    | 21.11.2008 |



**RICHTLIJN 94/63/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN  
DE RAAD**

**van 20 december 1994**

**betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische  
stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie  
van benzine vanaf terminals naar benzinstations**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,  
Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,  
inzonderheid op artikel 100 A,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Overeenkomstig de procedure van artikel 189 B van het Verdrag <sup>(3)</sup>,

Overwegende dat in de opeenvolgende actieprogramma's van de Euro-  
pese Gemeenschappen betreffende de bescherming van het milieu <sup>(4)</sup> de  
nadruk is gelegd op het belang van de preventie en de vermindering van  
luchtverontreiniging;

Overwegende dat in de Gemeenschap de uitstoot van vluchtige orga-  
nische stoffen (VOS) afkomstig van benzine en oplosmiddelen in de  
orde van grootte van 10 miljoen ton per jaar zou liggen, indien er geen  
maatregelen worden genomen; dat de VOS-uitstoot bijdraagt tot de vor-  
ming van fotochemische oxidanten, zoals ozon, die in hoge concentra-  
ties schadelijk zijn voor de volksgezondheid en schade kunnen toebre-  
ngen aan vegetatie en materialen; dat sommige, van benzine afkomstige  
VOS-emissies als toxisch, carcinogeen of teratogeen worden aange-  
merkt;

Overwegende dat de Gemeenschap op 2 april 1992 het Protocol bij het  
Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over  
lange afstand van 1979 heeft ondertekend, dat de beheersing van de  
uitstoot van vluchtige organische verbindingen (VOS) of de grensover-  
schrijdende stromen daarvan betreft; dat dit Protocol in een aanzienlijke  
vermindering van de VOS-uitstoot voorziet;

Overwegende dat er in het proces van algehele vermindering van de  
VOS-uitstoot in de Gemeenschap een belangrijke stap is gedaan met  
Richtlijn 91/441/EEG van de Raad van 26 juni 1991 tot wijziging van  
Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetge-  
vingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtveront-  
reiniging door emissies van motorvoertuigen <sup>(5)</sup> waarmee wordt beoogd  
de door uitlaatmissies en verdampingsemissies van motorvoertuigen  
veroorzaakte VOS-uitstoot die thans ongeveer 40 % van de emissies  
van antropogene VOS in de atmosfeer uitmaakt, over een periode van  
10 à 15 jaar met circa 80 à 90 % te verminderen; dat bij de vaststelling  
van die richtlijn de Commissie is verzocht een voorstel voor een richt-  
lijn in te dienen betreffende maatregelen ter vermindering van de ver-  
dampingsverliezen in elke fase van opslag en distributie van brandstof-  
fen voor motorvoertuigen;

<sup>(1)</sup> PB nr. C 227 van 3.9.1992, blz. 3, en  
PB nr. C 270 van 6.10.1993, blz. 12.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 73 van 15.3.1993, blz. 6.

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 24 juni 1993 (PB nr. C 194 van  
19.7.1993, blz. 325), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 4 okto-  
ber 1993 (nog niet verschenen in het Publikatieblad) en besluit van het  
Europees Parlement van 9 maart 1994 (PB nr. C 91 van 28.3.1994,  
blz. 82), bevestigd op 2 december 1993 (PB nr. C 342 van 20.12.1993,  
blz. 15), gemeenschappelijk ontwerp van het Bemiddelingscomité van 8 no-  
vember 1994.

<sup>(4)</sup> PB nr. C 112 van 20.12.1973, blz. 1;  
PB nr. C 139 van 13.6.1977, blz. 1;  
PB nr. C 46 van 17.2.1983, blz. 1, en  
PB nr. C 328 van 7.12.1987, blz. 1.

<sup>(5)</sup> PB nr. L 242 van 30.8.1991, blz. 1.

**▼B**

Overwegende dat de door het opslag- en distributiesysteem voor benzine veroorzaakte VOS-uitstoot rond 500 000 ton per jaar bedraagt ofwel ongeveer 5 % van de totale uitstoot van antropogene VOS in de Gemeenschap; dat deze uitstoot met name in stedelijke gebieden in aanzienlijke mate tot de luchtverontreiniging bijdraagt;

Overwegende dat de beschikbare technologieën voor een aanzienlijke vermindering van de verdampingsverliezen in het distributiesysteem voor benzine kunnen zorgen, in het bijzonder door de terugwinning van VOS-dampen die worden verplaatst;

Overwegende dat met het oog op internationale normalisatie en ter bevordering van de veiligheid bij het vullen van zeeschepen, op het niveau van de IMO (International Maritime Organization) normen moeten worden opgesteld voor dampbeheersings- en damptegwinningssystemen voor vulinstallaties en zeeschepen; dat de Gemeenschap zich derhalve moet beijveren dat de nodige bepalingen worden opgenomen in het Marpol-Verdrag (Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen) ter gelegenheid van de aan de gang zijnde herziening ervan, die naar verwachting eind 1996 zal zijn voltooid, en dat in geval het MARPOL-Verdrag niet in die zin wordt herzien, de Gemeenschap, na overleg met haar voornaamste handelspartners, passende maatregelen met betrekking tot zeeschepen en haveninstallaties voor zeeschepen moet voorstellen;

Overwegende dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de dampuitstoot bij het bevoorraden van tankstations met benzine, die thans ongeveer 200 000 ton per jaar bedraagt, te verminderen en aldus alle bij de distributie van benzine optredende dampemissies te beheersen;

Overwegende dat het noodzakelijk is, uitgaande van een hoog niveau van milieubescherming, een aantal maatregelen betreffende de distributie van benzine, te harmoniseren om concurrentievervalsing te voorkomen en de werking van de interne markt te waarborgen;

Overwegende dat er evenwel rekening dient te worden gehouden met de voordelen en de lasten die voortvloeien uit het al dan niet treffen van maatregelen; dat het bijgevolg aangewezen is te voorzien in afwijkingsmogelijkheden en in bepaalde gevallen soms in uitsluitingen; dat bepaalde Lid-Staten ook de mogelijkheid van langere aanpassingstermijnen moet worden gegeven om rekening te houden met op andere leest geschoede, omvangrijke milieumaatregelen die zij op dit gebied wellicht al hebben getroffen of met de bijzondere last die de maatregelen van deze richtlijn vanwege de structuur van hun distributiesysteem met zich brengen;

Overwegende dat de Gemeenschap in haar optreden rekening moet houden met de milieusituatie in de verschillende regio's van de Gemeenschap; dat de Lid-Staten in dit verband strengere maatregelen betreffende de van vaste installaties afkomstige verdampingsverliezen moeten kunnen handhaven of vaststellen op hun gehele grondgebied of in geografische gebieden waarvoor is aangetoond dat dergelijke maatregelen vanwege bijzondere omstandigheden voor de bescherming van de gezondheid van de mens of het milieu noodzakelijk zijn,

Overwegende dat het bepaalde in lid 1 van de artikelen 3, 4 en 6 van de onderhavige richtlijn geldt onverminderd de toepassing van Richtlijn 83/189/EEG van de Raad van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften <sup>(1)</sup>;

Overwegende dat het noodzakelijk is geharmoniseerde specificaties in te voeren voor de uitrusting waarmee tankwagens langs de onderzijde kunnen worden gevuld teneinde in de Gemeenschap een vrije handel in benzine en uitrusting alsmede een hoge mate van veiligheid te waar-

<sup>(1)</sup> PB nr. L 109 van 26.4.1983, blz. 8. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 92/400/EEG van de Commissie (PB nr. L 221 van 6.8.1992, blz. 55).

**▼B**

borgen; dat de normalisatie van deze specificaties en de mogelijkheid ze aan te passen aan de technische vooruitgang geregeld moeten worden;

Overwegende dat er een comité moet worden ingesteld om de Commissie bij te staan bij de aanpassing van de bijlagen van deze richtlijn aan de technische vooruitgang,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1***Toepassingsgebied**

Deze richtlijn is van toepassing op de procédés, installaties, voertuigen en schepen die gebruikt worden voor opslag, laden en vervoer van benzine van een terminal naar een andere terminal of naar een benzine-station.

*Artikel 2***Definities**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „benzine”: een aardoliederivaat, met of zonder additieven, met een volgens de Reidmethode bepaalde dampdruk van 27,6 kilopascal of meer, dat voor gebruik als brandstof voor motorvoertuigen is bestemd, met uitzondering van vloeibaar petroleumgas (LPG);
- b) „damp”: een gasvormige, uit benzine vervluchtigende verbinding;
- c) „opslaginstallatie”: een vaste tank die op een terminal voor de opslag van benzine wordt gebruikt;
- d) „terminal”: een installatie die voor de opslag en het laden van benzine in tankwagens, tankwagens of schepen wordt gebruikt, met inbegrip van alle opslagvoorzieningen op het terrein van de installatie;
- e) „mobiele tank”: een over de weg, per spoor of over het water vervoerde tank die wordt gebruikt voor de overbrenging van benzine van een terminal naar een andere terminal of naar een benzine-station;
- f) „benzinestation”: een installatie waar brandstoftanks van motorvoertuigen met benzine uit vaste opslagtanks worden gevuld;
- g) „bestaande” benzine-opslaginstallaties, benzine-overslaginstallaties, benzinestations en mobiele benzinetanks: benzine-opslaginstallaties, benzine-overslaginstallaties, benzinestations en mobiele benzinetanks die vóór de in artikel 10 genoemde datum in exploitatie waren of waarvoor, indien krachtens de nationale wetgeving vereist, vóór de in artikel 10 genoemde datum een afzonderlijke bouw- of exploitatievergunning is verleend;
- h) „nieuwe” benzine-opslaginstallaties, benzine-overslaginstallaties, benzinestations en mobiele benzinetanks: benzine-opslaginstallaties, benzine-overslaginstallaties, benzinestations en mobiele benzinetanks die niet onder punt g) vallen;
- i) „debiet”: de in de drie voorgaande jaren gemeten grootste totale jaarlijkse hoeveelheid benzine die van een opslaginstallatie van een terminal of van een benzinestation is overgeslagen in mobiele tanks;
- j) „dampterugwinningseenheid”: een installatie voor de terugwinning van benzine uit damp, met inbegrip van eventuele buffertanksystemen van een terminal;

**▼B**

- k) „schip”: een binnenschip zoals gedefinieerd in hoofdstuk 1 van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen <sup>(1)</sup>;
- l) „streefreferentiewaarde”: het richtsnoer dat is vastgesteld voor de algemene beoordeling van de overeenstemming met de technische voorschriften in de bijlagen en dat niet bedoeld is als een grenswaarde waaraan de prestaties van afzonderlijke installaties, terminals en benzinestations zullen worden afgemeten;
- m) „voorlopige dampopslag”: de voorlopige dampopslag in een tank met vast dak op een terminal voor latere overbrenging naar en terugwinning op een andere terminal. De overbrenging van damp van de ene naar de andere opslaginstallatie op een terminal wordt niet beschouwd als voorlopige dampopslag in de zin van deze richtlijn;
- n) „overslaginstallatie”: een installatie op een terminal waar benzine in mobiele tanks kan worden geladen. Overslaginstallaties voor tankwagens omvatten een of meer laadportalen;
- o) „laadportaal”: een constructie op een terminal waar te allen tijde benzine in één tankwagen tegelijk kan worden geladen.

*Artikel 3***Opslaginstallaties van terminals**

1. Opslaginstallaties worden ontworpen en geëxploiteerd overeenkomstig de technische voorschriften van bijlage I.

Deze voorschriften zijn bedoeld om het totale jaarlijkse verlies aan benzine als gevolg van het vullen van en de opslag in elke opslaginstallatie van een terminal te verminderen tot onder de streefreferentiewaarde van 0,01 gewichtspercent van het debiet.

De Lid-Staten kunnen strengere maatregelen handhaven of verplicht stellen op hun gehele grondgebied of in geografische gebieden waarvoor is aangetoond dat dergelijke maatregelen vanwege bijzondere omstandigheden voor de bescherming van de gezondheid van de mens of het milieu noodzakelijk zijn.

De Lid-Staten kunnen andere technische maatregelen ter vermindering van het verlies aan benzine nemen dan die welke in bijlage I worden genoemd, indien wordt aangetoond dat die vervangende maatregelen minstens even doeltreffend zijn.

De Lid-Staten stellen de andere Lid-Staten en de Commissie in kennis van bestaande maatregelen en, onder opgave van de redenen, van bijzondere maatregelen, als bedoeld in dit lid, die zij overwegen te nemen.

2. Lid 1 is van toepassing

- a) met ingang van de in artikel 10 genoemde datum voor nieuwe installaties;
- b) drie jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor bestaande installaties indien het debiet op een terminal groter is dan 50 000 ton per jaar;
- c) zes jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor bestaande installaties indien het debiet op een terminal groter is dan 25 000 ton per jaar;
- d) negen jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor de overige bestaande bezine-opslaginstallaties van terminals.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 301 van 28.10.1982, blz. 1.

**▼B***Artikel 4***Vullen en ledigen van mobiele tanks bij terminals**

1. Overslaginstallaties worden ontworpen en geëxploiteerd overeenkomstig de technische voorschriften van bijlage II.

Deze voorschriften zijn bedoeld om het totale jaarlijkse verlies aan benzine als gevolg van het vullen en ledigen van mobiele tanks bij terminals te verminderen tot onder de streefreferentiewaarde van 0,005 m/m gewichtspersent van het debiet.

De Lid-Staten kunnen strengere maatregelen handhaven of verplicht stellen op hun gehele grondgebied of in geografische gebieden waarvoor is aangetoond dat dergelijke maatregelen vanwege bijzondere omstandigheden voor de bescherming van de gezondheid van de mens of het milieu noodzakelijk zijn.

De Lid-Staten kunnen andere technische maatregelen ter vermindering van het verlies aan benzine nemen dan die welke in bijlage II worden genoemd, indien wordt aangetoond dat die vervangende maatregelen minstens even doeltreffend zijn.

De Lid-Staten stellen de andere Lid-Staten en de Commissie onder opgave van de redenen in kennis van bestaande maatregelen en van bijzondere maatregelen, als bedoeld in dit lid, die zij overwegen te nemen. De Commissie toetst deze maatregelen aan het in het Verdrag en in dit lid bepaalde.

**▼M2**

Alle terminals met installaties voor het laden van tankwagens dienen te zijn uitgerust met minstens één laadportaal dat beantwoordt aan de specificaties voor installaties voor vulling langs de onderzijde in bijlage IV. De Commissie bestudeert deze specificaties op gezette tijden opnieuw en herziet ze zo nodig. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 8, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼B**

2. Lid 1 is van toepassing

- a) met ingang van de in artikel 10 genoemde datum, voor nieuwe terminals voor het laden van tankwagens, tankwagon en/of schepen;
- b) drie jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor bestaande terminals voor het laden van tankwagens, tankwagons en/of schepen indien het debiet groter is dan 150 000 ton per jaar;
- c) zes jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor bestaande terminals voor het laden van tankwagens en tankwagons, indien het debiet groter is dan 25 000 ton per jaar;
- d) negen jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor de overige bestaande overslaginstallaties van terminals voor het laden van tankwagens en tankwagons.

3. Negen jaar na de in artikel 10 genoemde datum zijn de in bijlage IV aangegeven eisen voor installaties voor vulling langs de onderzijde van toepassing op alle laadportalen voor tankwagens van alle terminals waarvoor geen ontheffing krachtens lid 4 geldt.

4. De leden 1 en 3 zijn niet van toepassing

- a) op bestaande terminals met een debiet van minder dan 10 000 ton per jaar, en
- b) op nieuwe terminals met een debiet van minder dan 5 000 ton per jaar die op kleine afgelegen eilanden zijn gelegen.

De Lid-Staten delen de Commissie in het kader van het in artikel 9 bedoelde verslag mede op welke terminals deze afwijking betrekking heeft.

**▼B**

5. Het Koninkrijk Spanje mag een ontheffing van één jaar van de in lid 2, onder b), vermelde termijn verlenen.

*Artikel 5***Mobiele tanks**

1. Mobiele tanks worden ontworpen en geëxploiteerd overeenkomstig de volgende voorschriften:

- a) mobiele tanks dienen zodanig te worden ontworpen en geëxploiteerd dat de restdampen na het lossen van de benzine in de tank blijven;
- b) mobiele tanks die benzine aan benzinestations of aan terminals leveren, dienen zodanig te worden ontworpen en geëxploiteerd dat zij retourdampen uit de opslaginstallaties van de benzinestations of de terminals kunnen opvangen en opslaan. Voor tankwagons is dit alleen vereist wanneer zij benzine leveren aan benzinestations of aan terminals met voorlopige dampopslag;
- c) behalve voor de afvoer via de veiligheidsoverdrukkleppen moeten de onder a) en b) genoemde dampen in de mobiele tank opgeslagen blijven totdat in een terminal wordt herladen.

Wanneer de mobiele tank na het lossen van de benzine wordt gebruikt voor andere produkten dan benzine mag, wanneer dampterugwinning of voorlopige dampopslag onmogelijk is, ontluchting worden toegestaan in een geografisch gebied waar de emissies waarschijnlijk niet significant zullen bijdragen tot milieu- of gezondheidsproblemen;

- d) de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten dragen er zorg voor dat de dampdichtheid van tankwagens regelmatig wordt getest en dat de juiste werking van de vacuüm/drukkleppen van alle mobiele tanks op gezette tijden wordt gecontroleerd.

2. Lid 1 is van toepassing

- a) met ingang van de in artikel 10 genoemde datum, voor nieuwe tankwagens, tankwagons en schepen;
- b) drie jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor bestaande tankwagons en schepen indien zij worden gevuld in een terminal waarop artikel 4, lid 1, van toepassing is;
- c) voor bestaande tankwagens, wanneer zij worden omgebouwd voor vulling langs de onderzijde overeenkomstig de specificaties van bijlage IV.

3. De bepalingen van lid 1, onder a), b) en c), zijn niet van toepassing op dampverliezen ten gevolge van metingen met peilstokken bij:

- a) bestaande mobiele tanks; en
- b) nieuwe mobiele tanks die binnen vier jaar na de in artikel 10 genoemde datum in gebruik worden genomen.

*Artikel 6***Het vullen van opslaginstallaties van benzinestations**

1. Vul- en opslaginstallaties worden ontworpen en geëxploiteerd overeenkomstig de technische voorschriften van bijlage III.

Deze voorschriften zijn bedoeld om het totale jaarlijkse verlies aan benzine als gevolg van het vullen van de opslaginstallaties van benzinestations te verminderen tot onder de streefreferentiewaarde van 0,01 gewichtspercent van het debiet.

De Lid-Staten kunnen strengere maatregelen handhaven of verplicht stellen op hun gehele grondgebied of in geografische gebieden waarvoor is aangetoond dat dergelijke maatregelen vanwege bijzondere omstan-

**▼B**

digheden voor de bescherming van de gezondheid van de mens of het milieu noodzakelijk zijn.

De Lid-Staten kunnen andere technische maatregelen ter vermindering van het verlies aan benzine nemen dan die welke in bijlage III worden genoemd, indien wordt aangetoond dat die vervangende maatregelen minstens even doeltreffend zijn.

De Lid-Staten stellen de andere Lid-Staten en de Commissie onder opgave van de redenen in kennis van bestaande maatregelen en van bijzondere maatregelen, als bedoeld in dit lid, die zij overwegen aan te nemen.

2. Lid 1 is van toepassing:

a) met ingang van de in artikel 10 genoemde datum, voor nieuwe benzinestations;

b) drie jaar na de in artikel 10 genoemde datum:

— voor bestaande benzinestations met een debiet van meer dan 1 000 m<sup>3</sup> per jaar;

— voor bestaande benzinestations, ongeacht hun debiet, die gevestigd zijn onder permanente woon- of werkruimten;

c) zes jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor bestaande benzinestations met een debiet van meer dan 500 m<sup>3</sup> per jaar;

d) negen jaar na de in artikel 10 genoemde datum, voor alle overige bestaande benzinestations.

3. De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing op benzinestations met een debiet van minder dan 100 m<sup>3</sup> per jaar.

4. De Lid-Staten kunnen een ontheffing van de voorschriften van lid 1 verlenen voor benzinestations met een debiet van minder dan 500 m<sup>3</sup> per jaar die gelegen zijn in een geografisch gebied of op een terrein waar de dampemissies waarschijnlijk niet significant zullen bijdragen tot milieu-of gezondheidsproblemen.

De Lid-Staten verstrekken de Commissie via de in artikel 9 bedoelde rapportageregeling gedetailleerde informatie over de gebieden waarin zij voornemens zijn een dergelijke ontheffing te verlenen en vervolgens over wijzigingen van die gebieden.

5. Het Koninkrijk der Nederlanden mag onder de volgende voorwaarden een ontheffing van het tijdschema in lid 2 verlenen:

— de bij dit artikel vereiste maatregelen worden uitgevoerd als onderdeel van een meeromvattend bestaand nationaal programma voor benzinestations, dat gericht is tegen verschillende milieuproblemen tegelijk, zoals waterverontreiniging, luchtverontreiniging, bodemverontreiniging en verontreiniging door afvalstoffen, en waarvan de uitvoering strikt gepland is;

— de afwijking van het tijdschema bedraagt ten hoogste twee jaar en het gehele programma wordt binnen de in lid 2, onder d), gestelde termijn voltooid;

— de Commissie wordt in kennis gesteld van het besluit af te wijken van het tijdschema in lid 2, en ontvangt daarbij gedetailleerde informatie over de werkingssfeer en de duur van de ontheffing.

6. Het Koninkrijk Spanje en de Portugese Republiek mogen een ontheffing van één jaar van de in lid 2, onder b), vermelde termijn verlenen.



**▼ M2***Artikel 7***Aanpassing aan de technische vooruitgang**

Met uitzondering van de grenswaarden, genoemd in bijlage II, punt 2, kan de Commissie de bijlagen bij deze richtlijn aanpassen aan de technische vooruitgang. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 8, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**▼ M1***Artikel 8***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

**▼ M2**

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

**▼ B***Artikel 9***Toezicht en rapportage**

De verslagen over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn worden opgesteld volgens de procedure van artikel 5 van Richtlijn 91/692/EEG van de Raad van 23 december 1991 tot standaardisering en rationalisering van de verslagen over de toepassing van bepaalde richtlijnen op milieugebied <sup>(1)</sup>. De Commissie wordt verzocht het eerste verslag zo nodig aan te vullen met voorstellen voor de wijziging van de onderhavige richtlijn, met name tot uitbreiding van het toepassingsgebied ervan tot dampbeheersings- en dampterugwinningssystemen voor vulinstallaties en zeeschepen.

*Artikel 10***Omzetting in nationaal recht**

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om op uiterlijk 31 december 1995 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 11***Slotbepaling**

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 377 van 31.12.1991, blz. 48.

*BIJLAGE I***VOORSCHRIFTEN VOOR OPSLAGINSTALLATIES VAN TERMINALS**

1. De buitenwand en het uitwendige dak van bovengrondse tanks dienen te worden geschilderd in een kleur met een totale stralingshittereflectie van 70 % of meer. Deze werken kunnen zo worden gepland dat zij een onderdeel vormen van de gewone onderhoudsbeurten van de tanks binnen een termijn van drie jaar. De Lid-Staten kunnen een ontheffing van deze bepaling verlenen voor de bescherming van bijzondere landschapsgebieden die door een nationale overheid zijn aangewezen.

Deze bepaling is niet van toepassing op tanks die zijn verbonden met een dampterugwinningseenheid die beantwoordt aan de voorschriften van bijlage II, punt 2.

2. Tanks met een uitwendig drijvend dak dienen te worden voorzien van een primaire afdichting om de ringvormige ruimte tussen de tankwand en de buitenste rand van het drijvende dak af te dichten en van een secundaire afdichting die boven de primaire afdichting is aangebracht. De afdichtingen dienen zodanig te zijn ontworpen dat in vergelijking met een vergelijkbare tank met vast dak zonder dampbeheersingsvoorzieningen (d. w. z. een tank met vast dak en alleen een vacuüm/overdrukklep) in totaal 95 % of meer van de damp wordt vastgehouden.
3. Alle nieuwe opslaginstallaties van terminals waarvoor dampterugwinning overeenkomstig artikel 4 van de richtlijn (cf. bijlage II) is voorgeschreven, moeten:
  - a) ofwel tanks met een vast dak zijn die overeenkomstig de voorschriften van bijlage II met de dampterugwinningseenheid zijn verbonden;
  - b) ofwel ontworpen zijn met hetzij een uitwendig, hetzij een inwendig drijvend dak, dat is voorzien van primaire en secundaire afdichtingen om te voldoen aan de prestatievoorschriften van punt 2.
4. Bestaande tanks met vast dak moeten hetzij
  - a) verbonden zijn met een dampterugwinningseenheid overeenkomstig de voorschriften van bijlage II,
  - b) een inwendig drijvend dak hebben met een primaire afdichting die zodanig dient te zijn ontworpen dat in vergelijking met een vergelijkbare tank met vast dak zonder dampbeheersingsvoorzieningen in totaal 90 % of meer van de damp wordt vastgehouden.
5. De in de punten 3 en 4 genoemde voorschriften voor dampbeheersingsvoorzieningen zijn niet van toepassing op tanks met vast dak van terminals waarvoorlopige dampopslag overeenkomstig bijlage II, punt 1, is toegestaan.



*BIJLAGE II*

**VOORSCHRIFTEN VOOR OVERSLAGINSTALLATIES VAN TERMINALS**

1. Verplaatsingsdampen uit mobiele tanks die worden gevuld dienen via een dampdichte leiding te worden teruggevoerd naar een dampterugwinningseenheid om in de terminal te worden geregenereerd.

Deze bepaling is niet van toepassing op tankwagens die langs de bovenzijde worden gevuld, zolang deze wijze van vullen toegestaan is.

Op terminals waar benzine in schepen wordt overgeslagen kan een dampterugwinningseenheid worden vervangen door een dampverbrandingseenheid, wanneer dampterugwinning onveilig of technisch onmogelijk is vanwege de hoeveelheden retour damp. De voorschriften voor de emissies van de dampterugwinningseenheid in de atmosfeer zijn eveneens van toepassing op de dampverbrandingseenheid.

Op terminals met een debiet van minder dan 25 000 ton per jaar kan onmiddellijke dampterugwinning op de terminal worden vervangen door voorlopige dampopslag.

2. De gemiddelde concentratie van dampen in de afvoer van de dampterugwinningseenheid — gecorrigeerd voor de verdunning tijdens de behandeling — mag niet meer dan 35 g/Nm<sup>3</sup> gedurende één uur bedragen.

Voor de dampterugwinningseenheden die vóór 1 januari 1993 zijn geïnstalleerd mag het Verenigd Koninkrijk onder de hierna genoemde voorwaarden een ontheffing verlenen van de in deze bijlage bepaalde grenswaarde van 35 g/Nm<sup>3</sup> gedurende één uur.

- de installatie voldoet aan een grenswaarde van 50 g/Nm<sup>3</sup> gedurende één uur, gemeten volgens de voorschriften van deze bijlage;
- de ontheffing verstrijkt ten laatste negen jaar na de in artikel 10 van de richtlijn genoemde datum;
- de Commissie wordt in kennis gesteld van de afzonderlijke installaties waarvoor deze ontheffing geldt en ontvangt daarbij ook gegevens over het benzinedebiet en de dampemissies van de installaties.

De bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten zorgen ervoor dat de meet- en analysemethoden en -frequentie worden vastgesteld.

De metingen moeten gedurende één volle werkdag (minimaal 7 uur) met normaal debiet worden verricht.

De metingen kunnen continu of intermitterend zijn. In het geval van intermitterende metingen moeten ten minste vier metingen per uur worden gedaan.

De totale meetfout als gevolg van de gebruikte apparatuur, het kalibratiegas en het toegepaste procédé mag niet meer dan 10 % van de gemeten waarde bedragen.

De gebruikte apparatuur moet op zijn minst in staat zijn concentraties van niet hoger dan 3 g/Nm<sup>3</sup> te meten.

De nauwkeurigheid moet minstens 95 % van de gemeten waarde bedragen.

3. De bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten moeten erop toezien dat de aansluitingen en leidingen geregeld op lekken worden gecontroleerd.
4. De bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten moeten erop toezien dat de vulwerkzaamheden bij het laadportaal worden onderbroken in geval van een damplek. De inrichting om een dergelijke afsluiting tot stand te brengen moet op het laadportaal zijn geplaatst.
5. Wanneer het vullen langs de bovenzijde van mobiele tanks toegestaan is, dient het uiteinde van de vularm dichtbij de onderzijde van de mobiele tank te worden gehouden om spatten tijdens het vullen te voorkomen.

**▼B**

*BIJLAGE III*

**VOORSCHRIFTEN VOOR VUL- EN OPSLAGINSTALLATIES VAN  
BENZINESTATIONS EN TERMINALS MET VOORLOPIGE  
DAMPOPSLAG**

De dampen die worden verplaatst door het vullen van opslaginstallaties van benzinestations met benzine en in tanks met vast dak voor voorlopige dampopslag, dienen via een dampdichte leiding te worden teruggevoerd naar de mobiele tank van waaruit de benzine wordt geleverd. Vulwerkzaamheden mogen alleen plaatsvinden als deze voorzieningen aanwezig zijn en naar behoren werken.



*BIJLAGE IV*

**SPECIFICATIES VOOR VULLING LANGS DE ONDERZIJDE,  
DAMPOPVANG EN OVERLOOPBEVEILIGING VAN EUROPESE  
TANKWAGENS**

**1. Koppelinrichtingen**

- 1.1. De vloeistofaansluiting aan de vularm moet een vrouwelijke aansluiting zijn die gekoppeld kan worden aan een mannelijke API-adapter van 4 inch (101,6 mm) op het voertuig, zoals gedefinieerd door:

— 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. De dampopvangaansluiting op de dampopvangslang van het laadportaal moet een vrouwelijke nok-groef-verbinding zijn die gekoppeld kan worden aan een mannelijke nok-groef-adapter van 4 inch (101,6 mm) op het voertuig, zoals gedefinieerd door:

— 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. Vulvoorwaarden**

- 2.1. Het normale vloeistoflaaddebiet moet 2 300 liter per minuut (maximaal 2 500 liter per minuut) per vularm zijn.
- 2.2. Bij piekbelasting van de terminal mag het dampopvangsysteem van het laadportaal, met inbegrip van de dampterugwinningseenheid, een maximale tegendruk van 55 millibar aan de voertuigzijde van de dampopvangadapter teweegbrengen.
- 2.3. Alle goedgekeurde voertuigen die langs de onderzijde worden gevuld, zijn voorzien van een identificatieplaat waarop het toegestane maximumaantal vularmen vermeld staat dat gelijktijdig mag worden gebruikt, zonder dat bij de maximale tegendruk van 55 millibar, aangegeven onder 2.2, dampen via de benzine- en dampcompartimentskleppen worden afgevoerd.

**3. Verbinding met de voertuigmassa/overlooptdetectie**

Het laadportaal moet voorzien zijn van een overlooptdetectiebedieningseenheid die, verbonden met het voertuig, een faalveilig vultoeletingssignaal geeft, voor zover geen compartimentoverloopsensoren een hoog peil signaleren.

- 3.1. Het voertuig moet via een standaard 10-pens elektrische contactdoos verbonden worden met de bedieningseenheid aan het laadportaal. De stekker moet op het voertuig gemonteerd zijn en de contrastekker moet bevestigd zijn aan een kabel die verbonden is met de bedieningseenheid van het laadportaal.
- 3.2. De hoog-peildetectoren op het voertuig moeten tweedraads thermistorsensoren, tweedraads optische sensoren, vijfdrads optische sensoren of gelijkwaardige sensoren zijn, mits het systeem faalveilig is. (NB: Thermistors moeten een negatieve temperatuurcoëfficiënt hebben).
- 3.3. De bedieningseenheid van het vulportaal moet zowel voor tweedraads- als vijfdraadssystemen op het voertuig geschikt zijn.
- 3.4. Het voertuig moet met het laadportaal verbonden zijn via de gemeenschappelijke retourdraad van de overloopsensoren, die via het chassis van het voertuig verbonden moet zijn met pen 10 van de stekker. Pen 10 van de contrastekker moet verbonden zijn met de omsluiting van de bedieningseenheid, die verbonden moet zijn met de aarding van het laadportaal.
- 3.5. Alle goedgekeurde voertuigen die langs de onderzijde worden gevuld, moeten voorzien zijn van een identificatieplaat (zie punt 2.3) waarop

**▼B**

het type van de aangebrachte overlooptdetectiesensoren (nl. twee- of vijf-draads) vermeld staat.

**4. Plaats van de verbindingen**

- 4.1. Bij het ontwerp van de vloeistoflaad- en dampopvanginrichtingen aan het vulportaal moet worden uitgegaan van een verbindingssysteem op het voertuig dat aan de volgende eisen voldoet:
  - 4.1.1. De hoogte van de hartlijn van de vloeistofadapters bedraagt: ten hoogste 1,4 meter (ongeladen), ten minste 0,5 meter (geladen) en bij voorkeur 0,7 à 1,0 meter.
  - 4.1.2. De horizontale afstand tussen de adapters mag niet minder bedragen dan 0,25 meter (bij voorkeur minimaal 0,3 meter).
  - 4.1.3. Alle vloeistofadapters moeten zich binnen een lengte van ten hoogste 2,5 meter bevinden.
  - 4.1.4. De dampopvangadapter moet zich bij voorkeur rechts van de vloeistofadapters bevinden op een hoogte van maximaal 1,5 meter (ongeladen) en minimaal 0,5 meter (geladen).
- 4.2. De aarding/overlooptdetectie moet zich rechts van de vloeistof- en dampopvangadapters bevinden op een hoogte van maximaal 1,5 meter (ongeladen) en minimaal 0,5 meter (geladen).
- 4.3. Dit verbindingssysteem moet zich geheel aan één zijde van het voertuig bevinden.

**5. Beveiligingen****5.1. Aarding/overlooptdetectie**

Vullen is uitsluitend toegestaan wanneer door de gecombineerde aardings/overloopbedieningseenheid het vultoeletingssignaal is gegeven.

In geval van overloop of onderbreking van de aarding van het voertuig moet de bedieningseenheid aan het laadportaal de vulcontroleklep aan het vulportaal sluiten.

**5.2. Dampopvangdetectie**

Vullen is uitsluitend toegestaan wanneer de dampopvangslang met het voertuig is verbonden en de verplaatste damp vrij van het voertuig naar de dampopvanginrichting van de terminal kan stromen.