



Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling

Advies vluchtige organische stoffen uit benzine

over het ontwerp-KB ter omzetting van artikel 5 van de Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en van de Raad van de Europese Unie 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

Gevraagd door de Minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu, mevrouw Magda Aelvoet, in een brief van 15 oktober 1999;

Vorbereid door de subwerkgroep Productnormen;

Goedgekeurd door de Algemene Vergadering op 14 december 1999.

A. Inleiding

[1] Het ontwerp-KB beoogt de implementatie van artikel 5 van 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.*, nr. 365 van 31 december 1994).

[2] De uitstoot in de Europese Gemeenschap van VOS afkomstig van benzine en oplosmiddelen wordt geschat op ongeveer 10 miljoen ton per jaar. De VOS-emissies dragen bij tot de vorming van fotochemische oxydanten, zoals ozon, die schadelijk zijn voor de volksgezondheid en schade kunnen toebrengen aan de vegetatie en aan materialen.

Op 2 april 1992 heeft de Gemeenschap het VOS-protocol van Genève van 19 november 1991 bij het Verdrag van Genève betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand ondertekend, waardoor de Gemeenschap er zich toe verbindt de emissies van dergelijke stoffen te beperken met 30 % tegen 1999, met 1988 als basisjaar. Om deze doelstelling te bereiken werden zowel maatregelen getroffen of in het vooruitzicht gesteld inzake uitlaatemissies en verdampingsemisies van de motorvoertuigen, als ten aanzien van de verdampingsemisies bij de opslag en de verdeling van benzines.

Wat de verdampingsemisies bij de opslag en distributie van benzines betreft - die op 500.000 ton per jaar worden geraamd of 5 % van de totale uitstoot - werd er voor geopteerd in twee fasen te werk te gaan. In een eerste fase wordt beoogd de verdampingsverliezen - welke op 200.000 ton per jaar worden geraamd - bij de bevoorrading van benzinestations te verminderen.



[3] Richtlijn 94/63/EG, de zogenaamde fase-1-richtlijn, steunt op ex-artikel 100 A EG (thans art. 95). Zij 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 benzinestation (art. 1).

De Richtlijn bevat voorschriften met betrekking tot de opslaginstallaties van terminals, het vullen en ledigen van mobiele tanks bij terminals, mobiele tanks en het vullen van opslaginstallaties van benzinestations.

[4] Het merendeel van de bepalingen van de Richtlijn behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. De gewesten hebben inmiddels de nodige voorschriften vastgesteld ter uitvoering van de Richtlijn (Besluit Vlaamse Regering van 26 juni 1996, Besluit Waalse Regering van 23 mei 1996, Besluit Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 10 oktober 1996).

De federale overheid is evenwel bevoegd voor de tenuitvoerlegging van artikel 5 van de Richtlijn. In die bepaling worden ontwerp- en exploitatienormen bepaald voor mobiele tanks. Een mobiele tank is 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 benzinestation (art. 2, e, van de Richtlijn). Artikel 5 van de Richtlijn betreft derhalve "technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen" welke met toepassing van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen tot de federale bevoegdheid behoren met dien verstande dat de gewestregeringen moeten worden betrokken bij het ontwerpen van dergelijke voorschriften.

[5] Volgens artikel 5 van de Richtlijn moeten nieuwe *mobiele tanks* met ingang van 31 december 1995, behoudens enige uitzonderingen, zodanig worden gebouwd en geëxploiteerd dat de restdampen na het lossen van de benzine in de tank blijven, dat zij de retour dampen uit de opslaginstallaties van de benzinestations kunnen opvangen en opslaan en dat deze dampen opgeslagen blijven tot de herlading in een terminal. De dampdichtheid van tankwagens moet regelmatig worden getest en de werking van de vacuüm/drukkleppen van alle mobiele tanks moet op gezette tijden worden gecontroleerd. Bestaande tankwagens en schepen moeten op 31 december 1998 aan deze voorschriften beantwoorden wanneer zij worden gevuld in een terminal waarop de voorschriften van de Richtlijn van toepassing zijn. Bestaande tankwagens moeten aan de voorschriften beantwoorden wanneer zij worden omgebouwd voor vulling langs de onderzijde overeenkomstig de specificaties van bijlage IV van de Richtlijn.

[6] Blijkens de voorlaatste overweging van de Richtlijn betreft het geharmoniseerde specificaties teneinde in de Gemeenschap een vrije handel in benzine en uitrusting alsmede een hoge mate van veiligheid te waarborgen.

Het bepaalde in ex-artikel 100 A, lid 4, EG (thans art. 95, leden 4 en 5, EG) blijft uiteraard van toepassing.

[7] Blijkens artikel 10 van de Richtlijn moest zij uiterlijk op 31 december 1995 omgezet zijn in de wetgeving van de lidstaten.



B. Advies

[8] De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) stelt vast dat artikel 5 van de Richtlijn en de bijhorende definities van artikel 2 van de Richtlijn in het ontwerp-KB, behoudens wat hierna wordt opgemerkt, trouw worden omgezet in het voorliggende ontwerp-KB. Aangezien het op dit punt om een harmonisatierichtlijn gaat die volledig moet worden omgezet in de federale wetgeving, maakt de Raad dan ook geen bezwaar.

[9] Wel moet worden opgemerkt dat de Richtlijn uiterlijk op 31 december 1995 in de nationale wetgeving moest zijn omgezet. De voorschriften voor nieuwe mobiele tanks moesten vanaf 31 december 1995 worden toegepast. De voorschriften voor bestaande mobiele tanks moesten, naargelang het geval, vanaf 31 december 1998, respectievelijk vanaf het ogenblik dat zij worden omgebouwd voor vulling langs de onderzijde, worden toegepast (art. 5, lid 2 van de Richtlijn). Nu de data van 31 december 1998 en 31 december 1995 reeds verstreken zijn, worden zij door het ontwerp-KB verschoven tot de datum van het in voege treden van het KB en tot drie maanden na het in voege treden ervan (art. 1, 7° en 8°, en art. 3, § 2).

De FRDO betreurt dat de federale wetgeving niet tijdig werd aangepast aan de Richtlijn, maar begrijpt dat de voorschriften ervan niet met terugwerkende kracht kunnen worden ingevoerd in de federale wetgeving.

De FRDO is wel van oordeel dat de regelgeving onmiddellijk vanaf de publicatie in het Belgisch Staatsblad moet gelden voor nieuwe mobiele tanks omdat de constructeurs ervan zich reeds geruime tijd mochten verwachten aan de nieuwe regelgeving die conform is aan de Europese Richtlijn. Artikel 3, § 2, a), moet in die zin worden aangepast.

[10] De FRDO geeft ter overweging om artikel 3, §1, c) van het ontwerp-KB, te preciseren overeenkomstig de bepalingen van het A.D.N.R. randnummer 210-307 (het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn).

[11] De FRDO stelt vast dat in art.3, §2, c) wordt bepaald dat een erkende instelling voor periodieke controles van de tankwagens de uitvoering van het damp-recuperatiesysteem en de juistheid van de bijhorende aanduidingen moet nazien op de tankwagens. Dit nazicht moet gebeuren volgens een methode conform de bijlage van het besluit. De FRDO merkt op dat deze methode evenwel niet wordt beschreven in de bijlage.

[12] De FRDO vraagt dat de federale overheid aandringt bij de Europese Gemeenschap om werk te maken van een richtlijn over de beheersing van de uitstoot van vluchtige stoffen als auto's tanken in benzinestations. De Raad is van oordeel dat ook hier preventieve technische maatregelen moeten worden toegepast.

[13] De FRDO dringt erop aan dat de federale overheid tijdig werk maakt van de omzetting van Europese milieurichtlijnen die tot haar bevoegdheid behoren zodat de data voor implementatie ervan in acht kunnen worden genomen.