EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2006/40/EÜ,

17. mai 2006,

mis käsitleb mootorsõidukite kliimaseadmetest pärit heitkoguseid ja millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, [1]

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, [2] arvestades lepituskomitee poolt 14. märtsil 2006. aastal heaks kiidetud ühist teksti,

ning arvestades järgmist:

(1) Siseturg hõlmab sisepiirideta ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine, ning selleks on kehtestatud ühenduse mootorsõidukite tüübikinnituse süsteem. Tuleks ühtlustada mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilised nõuded seoses kliimaseadmetega, et vältida liikmesriigiti erinevate nõuete vastuvõtmist ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine.

(2) Üha enam liikmesriike kavatseb reguleerida mootorsõidukite kliimaseadmete kasutamist, võttes aluseks nõukogu 25. aprilli 2002. aasta otsuse 2002/358/EÜ, mis käsitleb Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni Kyoto protokolli heakskiitmist Euroopa Ühenduse poolt ja sellega võetavate ühiste kohustuste täitmist [3]. Nimetatud otsus kohustab ühendust ja selle liikmesriike vähendama aastatel 2008–2012 Kyoto protokolli A-lisas loetletud kasvuhoonegaaside inimtekkelisi heitkoguseid võrreldes 1990. aasta tasemega 8 %. Nimetatud kohustuste kooskõlastamata täitmisega kaasneb mootorsõidukite vabale liikumisele ühenduses tõkete loomise oht. Seetõttu on asjakohane sätestada nõuded, millele mootorsõidukitele paigaldatavad kliimaseadmed peavad vastama, et sõidukeid oleks lubatud turule viia, ja keelata alates teatavast kuupäevast sellised kliimaseadmed, mis sisaldavad fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150.

(3) Mootorsõidukite kliimaseadmetest pärit selliste fluorosüsivesinike 134a (HFC-134a) heitkogused, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on 1 300, tekitavad üha rohkem muret nende põhjustatavate kliimamuutuste tõttu. Eeldatavalt on kulutasuvad ja ohutud fluorosüsivesinike 134a (HFC-134a) asendusained kättesaadavad juba lähitulevikus. Tuleks teha uuring, tuginedes sellistes süsteemides kasutatavate fluoritud kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramisel või selliste gaaside asendamisel saavutatud edusammudele, et määrata kindlaks, kas käesolevat direktiivi tuleks laiendada ka muudele mootorsõidukite kategooriatele ja kas nimetatud gaaside globaalset soojenemist põhjustavat potentsiaali käsitlevaid sätteid peaks muutma, võttes arvesse teaduse ja tehnika arengut ning vajadust arvestada tööstuse tootearenduse ajakavadega.

(4) Selleks et tagada teatavate fluoritud kasvuhoonegaaside keelustamise tõhusus, on vaja piirata võimalust lisada mootorsõidukitele kliimaseadmeid, mis sisaldavad fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, ja keelustada kliimaseadmete täitmine selliste gaasidega.

(5) Selleks, et piirata mootorsõidukite kliimaseadmetest pärit teatavate fluoritud kasvuhoonegaaside heitkoguseid, on vaja kehtestada lekkekiiruse piirväärtused ja lekkekindluse hindamise katsemenetlus mootorsõidukitele paigaldatavate kliimaseadmete jaoks, mis sisaldavad fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150.

(6) Et aidata ühendusel ja selle liikmesriikidel täita kohustus, mille nad on võtnud ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni, Kyoto protokolli ja otsuse 2002/358/EÜ alusel, tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. mai 2006. aasta määrus (EÜ) nr 842/2006 teatavate fluoritud kasvuhoonegaaside kohta [4] ja käesolev direktiiv, mis mõlemad soodustavad kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist, vastu võtta ja avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* üheaegselt.

---

[1] ELT C 108, 30.4.2004, lk 62.

[2] Euroopa Parlamendi 31. märtsi 2004. aasta arvamus (ELT C 103 E, 29.4.2004, lk 600), nõukogu 21. juuni 2005. aasta ühine seisukoht (ELT C 183 E, 26.7.2005, lk 17) ja Euroopa Parlamendi 26. oktoobri 2005. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 6. aprilli 2006. aasta õigusloomega seotud resolutsioon ja nõukogu 25. aprilli 2006. aasta otsus.

[3] EÜT L 130, 15.5.2002, lk 1.

[4] Vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 1.

(7) Sõidukitootjad peavad tegema tüübikinnitusasutustele kättesaadavaks kogu asjakohase tehnilise teabe paigaldatud kliimaseadmete ja nendes kasutatud gaaside kohta. Kui tegemist on kliimaseadmetega, mis sisaldavad fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, peab tootja tegema kättesaadavaks ka teabe nende seadmete lekkekiiruse kohta.

(8) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ([1]).

(9) Käesolev direktiiv on üks mitmest üksikdirektiivist EÜ tüübikinnitusmenetluse kohta, mis kehtestati nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiviga 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide ühtlustamise kohta ([2]). Sellest tulenevalt tuleks direktiivi 70/156/EMÜ vastavalt muuta.

(10) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, milleks on sõidukitele paigaldatud kliimaseadmetes sisalduvate teatavate fluoritud kasvuhoonegaaside lekete kontroll ning alates teatavast kuupäevast selliste kliimaseadmete keelamine, mis sisaldavad fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, ei saa liikmesriigid eraldi tegutsedes piisaval määral saavutada, ning need on käesoleva direktiivi ulatuse ja mõju tõttu paremini saavutatavad ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(11) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ([3]) punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning need tabelid avalikustama,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Objekt

Käesolevas direktiivis sätestatakse sõidukite EÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse nõuded seoses sõidukitele paigaldatud kliimaseadmetest pärit heitkogustega ja nende kliimaseadmete ohutu funktsioneerimisega. Samuti nähakse direktiivis ette selliste süsteemide moderniseerimine ja korduvtäitmine.

Artikkel 2

Reguleerimisala

Käesolevat direktiivi kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ II lisas määratletud M_1 ja N_1 kategooriate mootorsõidukite suhtes. Käesoleva direktiivi kohaldamisel käsitatakse N_1 kategooria sõidukitena ainult nõukogu 20. märtsi 1970. aasta direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ([4]) I lisa punkti 5.3.1.4 esimeses tabelis kirjeldatud I klassi sõidukeid, mis lisati Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 98/69/EÜ ([5]).

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. *sõiduk* – käesoleva direktiivi reguleerimisalasse kuuluv mootorsõiduk;

2. *sõidukitüüp* – direktiivi 70/156/EMÜ II lisa B-jaos määratletud tüüp;

3. *kliimaseade* – iga süsteem, mille peamine eesmärk on vähendada sõitjateruumi õhutemperatuuri ja -niiskust;

4. *kaheastmeline aurustusseade* – seade, milles üks aurusti on paigaldatud mootoriruumi ja teine mõnda muusse sõiduki ruumi; kõiki muid süsteeme käsitatakse "üheastmeliste aurustusseadmetena";

5. *fluoritud kasvuhoonegaasid* – fluorosüsivesinikud (HFC), perfluorosüsivesinikud (PFC) ja väävelheksafluoriid (SF_6), nagu on osutatud Kyoto protokolli A-lisas, ning neid aineid sisaldavad valmistised, kuid välja arvatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. juuni 2000. aasta määruse (EÜ) nr 2037/2000 osoonikihti kahandavate ainete kohta ([6]) alusel kontrollitavad ained;

6. *fluorosüsivesinik* – orgaaniline ühend, mis koosneb süsinikust, vesinikust ja fluorist, ning mille molekulis on maksimaalselt kuus süsiniku aatomit;

([1]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.
([2]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2006/28/EÜ (ELT L 65, 7.3.2006, lk 27).
([3]) ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.
([4]) EÜT L 76, 6.4.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2003/76/EÜ (ELT L 206, 15.8.2003, lk 29).
([5]) EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1.
([6]) EÜT L 244, 29.9.2000, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 29/2006 (ELT L 6, 11.1.2006, lk 27).

7. *perfluorosüsivesinik* – orgaaniline ühend, mis koosneb ainult süsinikust ja fluorist, ning mille molekulis on maksimaalselt kuus süsiniku aatomit;

8. *globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal* – fluoritud kasvuhoonegaasi põhjustatud kliimasoojenemine, mis vastab süsinikdioksiidi põhjustatud soojenemisele. Globaalset soojenemist põhjustava potentsiaali (GWP) väärtus saadakse, arvutades ühe kilogrammi gaasi soojenemist põhjustava potentsiaali ja ühe kilogrammi süsinikdioksiidi soojenemist põhjustava potentsiaali suhte 100 aasta kohta. Asjakohased GWP-väärtused on avaldatud valitsustevahelise kliimamuutuste ekspertrühma poolt vastu võetud kolmandas hinnanguaruandes ("IPCC 2001. aasta GWP-väärtused") ([1]);

9. *valmistis* – segu, mis koosneb kahest või enamast ainest, millest vähemalt üks on fluoritud kasvuhoonegaas. Valmistise globaalset soojenemist põhjustav kogupotentsiaal ([2]) määratakse kindlaks kooskõlas lisa 2. osaga;

10. *moderniseerimine* – kliimaseadme paigaldamine sõidukile pärast sõiduki registreerimist.

Artikkel 4

Liikmesriikide kohustused

1. Liikmesriigid annavad vastavalt EÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse seoses kliimaseadmetest pärit heitkogustega ainult sõidukitüüpidele, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

2. Kogu sõidukile tüübikinnituse andmisel direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 1 punkti a kohaselt tagavad liikmesriigid, et tootjad esitavad teabe uutele mootorsõidukitele paigaldatud kliimaseadmetes kasutatud külmutusagensi tüübi kohta.

3. Tüübikinnituse andmisel sõidukile, mille kliimaseade on selline, mis sisaldab fluoritud kasvuhoonegaasi, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, tagavad liikmesriigid, et artikli 7 lõikes 1 nimetatud lekke kindlaksmääramise ühtlustatud katsemenetluse kohaselt ei ületa selliste gaaside lekkekiirus artiklis 5 sätestatud lubatud suurimat piirnormi.

([1]) IPCC Third Assessment Climate Change 2001. Valitsustevahelise kliimamuutuste ekspertrühma aruanne (http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm).

([2]) Valmististes sisalduvate mittefluoritud kasvuhoonegaaside GWP arvutamisel kohaldatakse valitsustevahelise kliimamuutuste ekspertrühma esimeses hinnanguaruandes avaldatud väärtusi, vt Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J.T. Houghton, G.J. Jenkins, J.J. Ephraums (ed.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

Artikkel 5

Tüübikinnitus

1. Liikmesriigid ei või kuue kuu möödumisel ühtlustatud lekke tuvastamise testi vastuvõtmise kuupäevast kliimaseadmetest pärit heitkogustega seotud põhjustel:

a) keelduda EÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse andmisest sõidukitüübile või

b) keelata uute sõidukite registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist,

kui sõiduk, mis on varustatud kliimaseadmega, mis sisaldab fluoritud kasvuhoonegaasi, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, vastab käesoleva direktiivi nõuetele.

2. 12 kuu möödumisel lekke tuvastamise ühtlustatud testi vastuvõtmisest või alates 1. jaanuarist 2007, olenevalt sellest, kumb on hilisem, ei anna liikmesriigid EÜ tüübikinnitust või siseriiklikku tüübikinnitust enam sõidukitüübile, mis on varustatud kliimaseadmetega, mis sisaldavad fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, välja arvatud juhul, kui sellise seadme lekkekiirus ei ole suurem kui 40 grammi fluoritud kasvuhoonegaase aastas üheastmelise aurustusseadme puhul või 60 grammi fluoritud kasvuhoonegaase aastas kaheastmelise aurustusseadme puhul.

3. 24 kuu möödumisel lekke tuvastamise ühtlustatud testi vastuvõtmisest või alates 1. jaanuarist 2008, olenevalt sellest, kumb on hilisem, peavad liikmesriigid uute sõidukite puhul, mis on varustatud kliimaseadmetega, mis sisaldavad fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, välja arvatud juhul, kui sellise seadme lekkekiirus ei ole suurem kui 40 grammi fluoritud kasvuhoonegaase aastas üheastmelise aurustusseadme puhul või 60 grammi fluoritud kasvuhoonegaase aastas kaheastmelise aurustusseadme puhul:

a) käsitama vastavussertifikaate direktiivi 70/156/EMÜ artikli 7 lõike 1 kohaldamisel kehtetutena ning

b) keelduma sõidukite registreerimisest ning keelama nende müügi ja kasutuselevõtmise.

4. Alates 1. jaanuarist 2011 ei anna liikmesriigid EÜ tüübikinnitust või siseriiklikku tüübikinnitust enam sõidukitüübile, mis on varustatud kliimaseadmega, mis sisaldab fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150.

5. Alates 1. jaanuarist 2017 peavad liikmesriigid uute sõidukite puhul, mis on varustatud kliimaseadmega, mis sisaldab kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150:

a) käsitama vastavussertifikaate direktiivi 70/156/EMÜ artikli 7 lõike 1 kohaldamisel kehtetutena ning

b) keelduma sõidukite registreerimisest ning keelama nende müügi ja kasutuselevõtmise.

6. Liikmesriigid võivad, piiramata asjakohast ühenduse õigust, eelkõige ühenduse riigiabi eeskirju ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord, [1] edendada tõhusate, uuenduslike ja kliimamõju edaspidi vähendavate kliimaseadmete paigaldamist.

Artikkel 6

Moderniseerimine ja korduvtäitmine

1. Alates 1. jaanuarist 2011 tüübikinnituse saanud sõidukitele ei lisata sellest kuupäevast enam kliimaseadmeid, mis sisaldavad fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150. Alates 1. jaanuarist 2017 ei lisata moderniseerimise korras selliseid kliimaseadmeid enam ühelegi sõidukile.

2. Kliimaseadmeid, mis on paigaldatud 1. jaanuaril 2011 või hiljem tüübikinnituse saanud sõidukitele, ei täideta fluoritud kasvuhoonegaasidega, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150. Alates 1. jaanuarist 2017 ei täideta ühegi sõiduki kliimaseadmeid fluoritud kasvuhoonegaasidega, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, välja arvatud kõnealuseid gaase sisaldavate selliste kliimaseadmete täitmine, mis on paigaldatud sõidukitele enne kõnealust kuupäeva.

3. Kliimaseadmete teenindus- ja parandustööde osutajad ei täida seadet fluoritud kasvuhoonegaasiga, kui seadmest on lekkinud anormaalne kogus külmutusagensit, enne kui vajalikud parandustööd pole lõpetatud.

Artikkel 7

Rakendusmeetmed

1. Komisjon võtab hiljemalt 4. juuliks 2007 vastu artiklite 4 ja 5 rakendamise meetmed ning eelkõige:

a) sõidukite EÜ tüübikinnitust käsitlevad haldusnormid ja

b) lekke kindlaksmääramise ühtlustatud katsemenetluse, mille abil mõõdetakse kliimaseadmetest pärit selliste fluoritud kasvuhoonegaaside lekkekiirust, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150.

2. Komisjon võtab meetmed vastu direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 13 osutatud korras.

3. Komisjon avaldab need meetmed *Euroopa Liidu Teatajas*.

4. Lõikes 2 nimetatud menetlust kohaldatakse vajadusel järgmiste meetmete vastuvõtmisel:

a) meetmed, mis on vajalikud liikuvates kliimaseadmetes olevate külmutusagensite ohutu toimimise ja nõuetekohase teenindamise tagamiseks;

b) meetmed, mis on seotud kasutuses olevatele sõidukitele kliimaseadmete lisamisega ning kasutuses olevate kliimaseadmete korduvtäitmisega artikliga 6 hõlmamata ulatuses;

c) meetmed, millega kohandatakse valmististe globaalset soojenemist põhjustava asjakohase potentsiaali määramise meetodit.

Artikkel 8

Ülevaatamine

1. Tuginedes mootorsõidukitele paigaldatud kliimaseadmetes kasutatavate fluoritud kasvuhoonegaaside potentsiaalsel piiramisel või asendamisel saavutatud edusammudele, uurib komisjon, kas:

— olemasolevaid õigusakte tuleks laiendada muudele sõidukite kategooriatele, eelkõige M_2 ja M_3 kategooriatele ning N_1 kategooria II ja III klassile, ja

— fluoritud kasvuhoonegaaside tõttu globaalset soojenemist põhjustavat potentsiaali käsitlevaid ühenduse sätteid tuleks muuta; kõikide muudatuste tegemisel peaks võtma arvesse tehnika ja teaduse arengut ning vajadust järgida tööstuslike tootekavandite tähtaegu,

ning avaldab aruande hiljemalt 4. juuliks 2011. Vajadusel esitab komisjon asjakohased seadusandlikud ettepanekud.

[1] EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

2. Kui fluoritud kasvuhoonegaas, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150 ja mis ei ole veel hõlmatud artikli 3 lõikes 8 osutatud valitsustevahelise kliimamuutuste ekspertrühma aruandega, lisatakse kõnealuse ekspertrühma hilisemasse aruandesse, hindab komisjon, kas käesoleva direktiivi muutmine kõnealuse gaasi lisamiseks selle kohaldamisalasse on vajalik. Kui komisjon peab direktiivi muutmist vajalikuks, teeb ta direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 13 osutatud korras järgmist:

— võtab vastu vajalikud meetmed ja

— määrab kindlaks üleminekuaja nende meetmete rakendamiseks. Seda tehes võtab komisjon arvesse nii asjakohase üleminekuaja kehtestamise vajadust kui ka fluoritud kasvuhoonegaasi keskkonnaohtlikkust.

Artikkel 9

Direktiivi 70/156/EMÜ muudatused

Direktiivi 70/156/EMÜ muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisa 1. osale.

Artikkel 10

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 4. jaanuariks 2008.

Nad kohaldavad neid meetmeid alates 5. jaanuarist 2008.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 11

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas.*

Artikkel 12

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 17. mai 2006

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*
J. BORRELL FONTELLES	H. WINKLER

LISA

1. OSA

Direktiivi 70/156/EMÜ muudetakse järgmiselt.

1. IV lisa I osas lisatakse uus nimetus 61 ja vastav joonealune märkus:

Teema	Direktiivi number	EÜT/ELT viide	Kohaldamine									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"61. Kliimaseade	2006/40/EÜ	ELT L 161, 14.6.2006 lk 12	X			X ([8])						

([8]) Üksnes direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punkti 5.3.1.4 esimeses tabelis kirjeldatud N_1 kategooria I klassi sõidukid, nagu need on lisatud direktiiviga 98/69/EÜ."

2. Direktiivi 70/156/EMÜ XI lisa muudetakse järgmiselt:

a) 1. liitesse lisatakse uus nimetus 61:

Nimetus	Teema	Direktiivi nr	$M_1 \leq 2\,500^{1}$ kg	$M_1 > 2\,500^{1}$ kg	M_2	M_3
"61	Kliimaseade	2006/40/EÜ	X	X"		

b) 2. liitesse lisatakse uus nimetus 61:

Nimetus	Teema	Direktiivi nr	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"61	Kliimaseade	2006/40/EÜ	X			W"						

c) 3. liitesse lisatakse uus nimetus 61:

Nimetus	Teema	Direktiivi nr	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"61	Kliimaseade	2006/40/EÜ			W"						

d) Pealkirja "Tähtede tähendus" alla lisatakse järgmine täht:

"W üksnes direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punkti 5.3.1.4 esimeses tabelis kirjeldatud N_1 kategooria I klassi sõidukid, nagu need on lisatud direktiiviga 98/69/EÜ."

2. OSA

Valmistise globaalset soojenemist põhjustava potentsiaali (GWP) arvutamise meetod

Valmistise GWP on kaalutud keskmine, mis saadakse iga üksikaine massiosa ja tema GWP korrutiste summeerimisel.

Σ (aine X % × GWP) + (aine Y % × GWP) + … (aine N % × GWP),

kus % on massi osa, mille lubatud hälve on +/– 1 %.

Näiteks: valemit kohaldatakse teoreetilise gaaside segu suhtes, mis koosneb järgmistest ainetest: 23 % HFC-32; 25 % HFC-125 ja 52 % HFC-134a.

Σ (23 % × 550) + (25 % × 3 400) + (52 % × 1 300)

→ GWP kokku = 1 652,5