EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2006/40/EK

(2006. gada 17. maijs)

par emisijām no mehānisko transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmām un par grozījumiem Padomes Direktīvā 70/156/EEK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 95. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ([2]), ņemot vērā kopīgo tekstu, ko 2006. gada 14. martā apstiprināja Samierināšanās komiteja,

tā kā:

(1) Iekšējais tirgus ir telpa bez iekšējām robežām, kurā jānodrošina brīva preču, personu, pakalpojumu un kapitāla aprite, un tālab attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem pastāv Kopienas tipa apstiprināšanas sistēma. Būtu jāsaskaņo mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tehniskās prasības attiecībā uz gaisa kondicionēšanas sistēmām, lai novērstu atšķirīgu prasību pieņemšanu dažādās dalībvalstīs un nodrošinātu pareizu iekšējā tirgus darbību.

(2) Aizvien vairāk dalībvalstu paredzējušas reglamentēt gaisa kondicionēšanas sistēmu izmantošanu mehāniskajos transportlīdzekļos, ievērojot Padomes Lēmumu 2002/358/EK (2002. gada 25. aprīlis) par ANO Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām pievienotā Kioto Protokola apstiprināšanu Eiropas Kopienas vārdā un no tā izrietošo saistību kopīgu izpildi ([3]). Minētais lēmums uzliek saistības Kopienai un tās dalībvalstīm laikposmā no 2008. līdz 2012. gadam – salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni – par 8 % samazināt Kioto Protokola A pielikumā uzskaitīto antropogēno siltumnīcefekta gāzu emisiju kopējo apjomu. Šo saistību nekoordinēta īstenošana var radīt šķēršļus mehānisko transportlīdzekļu brīvai apritei Kopienā. Tāpēc ir lietderīgi paredzēt prasības, kam jāatbilst transportlīdzekļos ierīkotajām gaisa kondicionēšanas sistēmām, lai atļautu tās laist tirgū, un no konkrētas dienas aizliegt gaisa kondicionēšanas sistēmas, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150.

(3) Aizvien lielākas bažas rada fluorogļūdeņraža-134a (*HFC-134a*) – kā globālās sasilšanas potenciāls ir 1 300 – emisijas no mehānisko transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmām, jo tās ietekmē klimata pārmaiņas. Paredzams, ka tuvā nākotnē būs pieejamas rentablas un drošas alternatīvas fluorogļūdeņradim-134a (*HFC-134a*). Ņemot vērā panākumus šādu sistēmu emisiju iespējamā lokalizācijā vai fluorētu siltumnīcefekta gāzu aizstāšanu tajās, būtu jāveic pārskatīšana, lai noteiktu, vai šī direktīva būtu jāattiecina arī uz citu kategoriju mehāniskajiem transportlīdzekļiem un vai būtu jāgroza noteikumi par šo gāzu globālās sasilšanas potenciālu, ņemot vērā tehnoloģijas un zinātnes attīstību un vajadzību ievērot rūpniecisko ražojumu plānošanas grafikus.

(4) Lai nodrošinātu konkrētu fluorētu siltumnīcefekta gāzu aizlieguma efektivitāti, ir nepieciešams ierobežot iespēju mehāniskajos transportlīdzekļos vēlāk ierīkot gaisa kondicionēšanas sistēmas, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, un aizliegt gaisa kondicionēšanas sistēmās iepildīt šādas gāzes.

(5) Ir vajadzīgs noteikt noplūdes intensitātes robežvērtības un izstrādāt testa procedūras, lai novērtētu noplūdes no mehāniskajos transportlīdzekļos ierīkotajām gaisa kondicionēšanas sistēmām, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, lai ierobežotu konkrētu fluorētu siltumnīcefekta gāzu emisijas no mehānisko transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmām.

(6) Lai palīdzētu pildīt Kopienas un tās dalībvalstu saistības, ko uzliek ANO Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām, Kioto Protokols un Lēmums 2002/358/EK, gan Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 842/2006 (2006. gada 17. maijs) par dažām fluorētām siltumnīcefekta gāzēm ([4]), gan šī direktīva, kas palīdz samazināt fluorētu siltumnīcefekta gāzu emisijas, būtu jāpieņem un jāpublicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vienlaikus.

([1]) OV C 108, 30.4.2004., 62. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta 2004. gada 31. marta Atzinums (OV C 103 E, 29.4.2004., 600. lpp.), Padomes 2005. gada 21. jūnija Kopējā nostāja (OV C 183 E, 26.7.2005., 17. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2005. gada 26.oktobra Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta). Eiropas Parlamenta 2006. gada 6. aprīļa Normatīvā rezolūcija un Padomes 2006. gada 25. aprīļa Lēmums.

([3]) OV L 130, 15.5.2002., 1. lpp.

([4]) Skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* L 161, 1. lpp.

(7) Visiem transportlīdzekļu ražotājiem būtu jādara apstiprinātājai iestādei pieejama visa attiecīgā tehniskā informācija par ierīkotajām gaisa kondicionēšanas sistēmām un tajās izmantotajām gāzēm. Attiecībā uz gaisa kondicionēšanas sistēmām, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, ražotājiem arī būtu jādara zināma šo sistēmu noplūdes intensitāte.

(8) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ([1]).

(9) Šī direktīva ir viena no atsevišķām direktīvām saistībā ar EK tipa apstiprināšanas procedūru, kas noteikta ar Padomes Direktīvu 70/156/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu ([2]). Tātad Direktīva 70/156/EEK būtu attiecīgi jāgroza.

(10) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, kontrolēt konkrētu fluorētu siltumnīcefekta gāzu noplūdi no transportlīdzekļos ierīkotajām gaisa kondicionēšanas sistēmām un no konkrētas dienas aizliegt gaisa kondicionēšanas sistēmas, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku par 150, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šīs direktīvas mēroga vai iedarbības dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.

(11) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([3]) dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kas pēc iespējas precīzāk atspoguļotu atbilstību starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo direktīvu nosaka prasības transportlīdzekļu EK tipa apstiprināšanai vai valsts tipa apstiprināšanai attiecībā uz emisijām no gaisa kondicionēšanas sistēmām, kas ierīkotas transportlīdzekļos, un minēto sistēmu drošu darbību. Ar to nosaka arī noteikumus šādu sistēmu vēlākai ierīkošanai un atkārtotai uzpildīšanai.

2. pants

Darbības joma

Šo direktīvu piemēro M_1 un N_1 kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Direktīvas 70/156/EEK II pielikumā. Šajā direktīvā N_1 kategorijas transportlīdzekļi ietver tikai I klases transportlīdzekļus, kā noteikts Padomes Direktīvas 70/220/EEK (1970. gada 20. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem ([4]), I pielikuma 5.3.1.4. punkta pirmajā tabulā, kas iekļauta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/69/EK ([5]).

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1) "transportlīdzeklis" ir jebkāds mehāniskais transportlīdzeklis, uz ko attiecas šī direktīva;

2) "transportlīdzekļa tips" ir tips, kas noteikts Direktīvas 70/156/EEK II pielikuma B iedaļā;

3) "gaisa kondicionēšanas sistēma" ir jebkāda sistēma, kuras galvenais uzdevums ir samazināt gaisa temperatūru un mitrumu transportlīdzekļa pasažieru salonā;

4) "divu iztvaicētāju sistēma" ir sistēma, kurā viens iztvaicētājs ir ierīkots motora nodalījumā un otrs – citā transportlīdzekļa nodalījumā; visas pārējās sistēmas uzskata par "viena iztvaicētāja sistēmām";

5) "fluorētas siltumnīcefekta gāzes" ir fluorogļūdeņraži (*HFC*), perfluorogļūdeņraži (*PFC*) un sēra heksafluorīds (SF_6), kas minēti Kioto Protokola A pielikumā, un preparāti, kuros ir šīs vielas, izņemot vielas, kuras kontrolē saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2037/2000 (2000. gada 29. jūnijs) par vielām, kas noārda ozona slāni ([6]);

6) "fluorogļūdeņradis" ir organisks savienojums, kurš sastāv no oglekļa, ūdeņraža un fluora un kura molekulā nav vairāk par sešiem oglekļa atomiem;

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.
([2]) OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2006/28/EK (OV L 65, 7.3.2006., 27. lpp.).
([3]) OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.
([4]) OV L 76, 6.4.1970.,1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2003/76/EK (OV L 206, 15.8.2003., 29. lpp.).
([5]) OV L 350, 28.12.1998., 1. lpp.
([6]) OV L 244, 29.9.2000., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 29/2006 (OV L 6, 11.1.2006., 27. lpp.).

7) "perfluorogļūdeņradis" ir organisks savienojums, kas sastāv tikai no oglekļa un fluora, un kura molekulā nav vairāk par sešiem oglekļa atomiem;

8) "globālās sasilšanas potenciāls" ir fluorētas siltumnīcefekta gāzes atmosfēras sasilšanas potenciāla attiecība pret oglekļa dioksīda atmosfēras sasilšanas potenciālu. Globālās sasilšanas potenciālu (GSP) aprēķina kā viena kilograma gāzes sasilšanas potenciālu 100 gados attiecībā pret viena kilograma CO_2 sasilšanas potenciālu. Attiecīgās GSP vērtības ir publicētas trešajā novērtējuma ziņojumā (TNZ), kuru pieņēma Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (KPSP) ("KPSP noteiktās GSP vērtības 2001. gadam") ([1]);

9) "preparāts" ir maisījums, kura sastāvā ir divas vai vairākas vielas, no kurām vismaz viena ir fluorēta siltumnīcefekta gāze. Preparāta kopējo globālas sasilšanas potenciālu ([2]) nosaka saskaņā ar pielikuma 2. daļu;

10) "vēlāka ierīkošana" ir gaisa kondicionēšanas sistēmas ierīkošana transportlīdzeklī pēc tā reģistrācijas.

4. pants

Dalībvalstu pienākumi

1. Dalībvalstis piešķir EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu attiecībā uz emisijām no gaisa kondicionēšanas sistēmām tikai tādu tipu transportlīdzekļiem, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.

2. Lai piešķirtu apstiprinājumu visa transportlīdzekļa tipam saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 4. panta 1. punkta a) apakšpunktu, dalībvalstis nodrošina, ka ražotāji sniedz informāciju par tās dzesētājvielas veidu, kuru izmanto gaisa kondicionēšanas sistēmās, ar ko ir aprīkoti mehāniskie transportlīdzekļi.

3. Lai piešķirtu tipa apstiprinājumu transportlīdzekļiem, kas ir aprīkoti ar gaisa kondicionēšanas sistēmām, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorēta siltumnīcefekta gāze ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar saskaņoto noplūdes konstatēšanas testu, kas minēts 7. panta 1. punktā, šādu gāzu noplūdes intensitāte nepārsniedz pieļaujamās robežvērtības, kas noteiktas 5. pantā.

([1]) *IPCC Third Assessment Climate Change 2001. A Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm).

([2]) GSP aprēķināšanai siltumnīcas efektu izraisošajām gāzēm, kas nesatur fluoru, piemēro vērtības, kas publicētas KPSP Pirmajā novērtējuma ziņojumā, sk.: *Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J.T. Houghton, G.J. Jenkins, J.J. Ephraums (ed.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990*.

5. pants

Tipa apstiprinājums

1. Pēc tam, kad pagājuši seši mēneši, kopš pieņemts saskaņotais noplūdes konstatēšanas tests, dalībvalstis, sakarā ar emisijām no gaisa kondicionēšanas sistēmām, nedrīkst:

a) atteikt piešķirt EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu kādam jaunam transportlīdzekļa tipam, vai

b) aizliegt reģistrēt, pārdot vai sākt ekspluatēt jaunus transportlīdzekļus,

ja transportlīdzeklis, kurš aprīkots ar gaisa kondicionēšanas sistēmu, kurai saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, atbilst šīs direktīvas prasībām.

2. Pēc tam, kad pagājuši divpadsmit mēneši no saskaņotā noplūdes konstatēšanas testa pieņemšanas, vai no 2007. gada 1. janvāra, atkarībā no tā, kurš no minētajiem termiņiem ir vēlāk, dalībvalstis vairs nepiešķir EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu transportlīdzekļiem, kas ir aprīkoti ar gaisa kondicionēšanas sistēmu, kurai saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, ja vien šādas sistēmas noplūdes intensitāte nepārsniedz 40 gramus fluorētas siltumnīcefekta gāzes gadā viena iztvaicētāja sistēmai vai 60 gramus fluorētas siltumnīcefekta gāzes gadā – divu iztvaicētāju sistēmai.

3. Pēc tam, kad pagājuši 24 mēneši no saskaņotā noplūdes konstatēšanas testa pieņemšanas, vai no 2008. gada 1. janvāra, atkarībā no tā, kurš no minētajiem termiņiem ir vēlāk, attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, kas ir aprīkoti ar gaisa kondicionēšanas sistēmām, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, ja vien šādas sistēmas noplūdes intensitāte nepārsniedz 40 gramus fluorētas siltumnīcefekta gāzes gadā viena iztvaicētāja sistēmai vai 60 gramus fluorētas siltumnīcefekta gāzes gadā – divu iztvaicētāju sistēmai, dalībvalstis:

a) uzskata, ka atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 70/156/EEK 7. panta 1. punkta nozīmē, un

b) atsaka reģistrāciju un aizliedz pārdošanu un ekspluatācijas sākšanu.

4. No 2011. gada 1. janvāra dalībvalstis vairs nepiešķir EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu tādu transportlīdzekļu tipam, kas ir aprīkoti ar gaisa kondicionēšanas sistēmu, kurai saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150.

5. No 2017. gada 1. janvāra attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, kas ir aprīkoti ar gaisa kondicionēšanas sistēmām, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, dalībvalstis:

a) uzskata, ka atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 70/156/EEK 7. panta 1. punkta nozīmē, un

b) atsaka reģistrāciju un aizliedz pārdošanu un ekspluatācijas sākšanu.

6. Neskarot attiecīgos Kopienas noteikumus, jo īpaši Kopienas noteikumus par valsts atbalstu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/34/EK (1998. gada 22. jūnijs), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā [1], dalībvalstis var veicināt tādu gaisa kondicionēšanas sistēmu uzstādīšanu, kas ir efektīvas, inovatīvas un vēl vairāk samazina ietekmi uz klimatu.

6. pants

Vēlāka ierīkošana un atkārtota uzpildīšana

1. No 2011. gada 1. janvāra gaisa kondicionēšanas sistēmas, kurām saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, nedrīkst ierīkot vēlāk transportlīdzekļos, kuru tips ir apstiprināts pēc minētās dienas. No 2017. gada 1. janvāra šādas gaisa kondicionēšanas sistēmas nedrīkst ierīkot vēlāk jebkādos transportlīdzekļos.

2. Gaisa kondicionēšanas sistēmas, kas ierīkotas transportlīdzekļos, kuru tipi apstiprināti 2011. gada 1. janvārī vai vēlāk, nedrīkst uzpildīt ar fluorētām siltumnīcefekta gāzēm, kuru globālās sasilšanas potenciāls ir augstāks nekā 150. No 2017. gada 1. janvāra gaisa kondicionēšanas sistēmas visos transportlīdzekļos nedrīkst uzpildīt ar fluorētām siltumnīcefekta gāzēm, kuru globālās sasilšanas potenciāls ir augstāks nekā 150, izņemot šādas gāzes saturošas gaisa kondicionēšanas sistēmas, kuras ir ierīkotas pirms minētās dienas.

3. Pakalpojumu sniedzēji, kuri veic gaisa kondicionēšanas sistēmu apkopi un remontu, neuzpilda šo aprīkojumu ar fluorētām siltumnīcefekta gāzēm, ja no sistēmas ir noplūdis pārmērīgi liels daudzums dzesētājvielas, kamēr nav pabeigts nepieciešamais remonts.

7. pants

Īstenošanas pasākumi

1. Līdz 2007. gada 4. jūlijam Komisija paredz pasākumus 4. un 5. panta īstenošanai, jo īpaši:

a) administratīvus noteikumus transportlīdzekļu EK tipa apstiprināšanai un

b) saskaņotu noplūdes konstatēšanas testu, lai mērītu fluorētu siltumnīcefekta gāzu, kuru globālās sasilšanas potenciāls ir augstāks nekā 150, noplūdes intensitāti no gaisa kondicionēšanas sistēmām.

2. Komisija paredz pasākumus saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 13. pantā minēto procedūru.

3. Komisija publicē šos pasākumus *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. Šā panta 2. punktā minēto procedūru piemēro, ja vajadzīgs:

a) pasākumu pieņemšanai, kas nepieciešami pārvietojamu gaisa kondicionēšanas sistēmu dzesētājvielu drošai darbībai un pareizai apkopei;

b) pasākumu pieņemšanai, kas saistīti ar gaisa kondicionēšanas sistēmu vēlāku ierīkošanu transportlīdzekļos, kuri jau atrodas lietošanā, un tādu gaisa kondicionēšanas sistēmu atkārtotu uzpildīšanu, kas jau atrodas lietošanā, ciktāl uz tiem neattiecas 6. pants;

c) pielāgojot metodi, lai noteiktu preparātu attiecīgo globālās sasilšanas potenciālu.

8. pants

Pārskatīšana

1. Pamatojoties uz panākumiem fluorētu siltumnīcefekta gāzu emisiju no gaisa kondicionēšanas sistēmām, kas ir ierīkotas mehāniskajos transportlīdzekļos, iespējamā lokalizācijā un fluorētu siltumnīcefekta gāzu aizstāšanā, Komisija pārbauda, vai:

— spēkā esošie tiesību akti būtu jāattiecina uz citām transportlīdzekļu kategorijām, jo īpaši uz M_2 un M_3 kategoriju, ka arī N_1 kategorijas II un III klasi, un

— būtu jāgroza Kopienas noteikumi par fluorētu siltumnīcefekta gāzu globālās sasilšanas potenciālu; jebkuros grozījumos būtu jāņem vērā tehnoloģijas un zinātnes attīstība un vajadzība ievērot rūpniecisko ražojumu plānošanas grafikus,

un publicē ziņojumu līdz 2011. gada 4. jūlijam. Ja vajadzīgs, tā iesniedz atbilstīgus tiesību aktu priekšlikumus.

[1] OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

2. Ja fluorētu siltumnīcefekta gāzi ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150, kura nav iekļauta 3. panta 8. punkta minētajā KPSP ziņojumā, iekļauj nākamajā KPSP ziņojumā, Komisija apsver, vai ir lietderīgi grozīt šo direktīvu, lai iekļautu tajā šādu gāzi. Ja Komisija uzskata to par nepieciešamu, tā saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 13. pantā minēto procedūru:

— pieņem vajadzīgos pasākumus un

— nosaka pārejas periodus šo pasākumu piemērošanai. Šajā sakarā Komisija atrod līdzsvaru starp vajadzību paredzēt atbilstīgo pārejas laikposmu un risku, ko fluorēta siltumnīcefekta gāze rada videi.

9. pants

Direktīvas 70/156/EEK grozījumi

Ar šo groza Direktīvu 70/156/EEK saskaņā ar šīs direktīvas pielikuma 1. daļu.

10. pants

Transponēšana

1. Līdz 2008. gada 4. janvārim dalībvalstis pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības.

Tās piemēro minētos pasākumus no 2008. gada 5. janvāra.

Dalībvalstīm pieņemot minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

11. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

12. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2006. gada 17. maijā

Eiropas Parlamenta vārdā – priekšsēdētājs	*Padomes vārdā – priekšsēdētājs*
J. BORRELL FONTELLES	H. WINKLER

PIELIKUMS

1. DAĻA

Direktīvu 70/156/EEK groza šādi:

1. Direktīvas IV pielikuma I daļā iekļauj šādu jaunu 61. punktu un zemsvītras piezīmi:

"Priekšmets	Direktīva Nr.	Atsauce uz *Oficiālo Vēstnesi*	Piemērojamība									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
61. Gaisa kondicionēšanas sistēmas	2006/40/EK	L 161, 14.6.2006., 12. lpp.	X			X ([8])						

([8]) Tikai N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļiem, kā noteikts Direktīvas 70/220/EEK I pielikuma 5.3.1.4. punkta pirmajā tabulā, kas iekļauta ar Direktīvu 98/69/EK."

2. Direktīvas XI pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 1. papildinājumā iekļauj šādu jaunu [61.] punktu:

"Punkts	Priekšmets	Direktīva Nr.	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
61	Gaisa kondicionēšanas sistēma	2006/40/EK	X	X"		

b) pielikuma 2. papildinājumā iekļauj šādu jaunu 61. punktu:

"Punkts	Priekšmets	Direktīva Nr.	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
61	Gaisa kondicionēšanas sistēma	2006/40/EK	X			W"						

c) pielikuma 3. papildinājumā iekļauj šādu jaunu 61. punktu:

"Punkts	Priekšmets	Direktīva Nr.	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
61	Gaisa kondicionēšanas sistēma	2006/40/EK			W"						

d) iedaļā "Burtu skaidrojumi" iekļauj šādu burta skaidrojumu:

"W Tikai N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļiem, kā noteikts Direktīvas 70/220/EEK I pielikuma 5.3.1.4. punkta pirmajā tabulā, kas iekļauta ar Direktīvu 98/69/EK."

2. DAĻA

Preparāta globālās sasilšanas potenciāla (GSP) aprēķināšanas metode

Kopējais preparāta GSP ir vidējā svērtā vērtība, kas iegūta, summējot tajā ietilpstošo atsevišķo vielu īpatsvaru (procentos) reizinājumus ar šo vielu GSP.

Σ (X vielas īpatsvars % x X vielas GSP) + (Y vielas īpatsvars % x Y vielas GSP) + … (N vielas īpatsvars % x N vielas GSP)

kur īpatsvars vielai preparātā izsakāms procentos (%) ar precizitāti +/- 1 %.

Piemērs: piemērojot formulu teorētiskam gāzu maisījumam, kas sastāv no 23 % *HFC-32*; 25 % *HFC-125* un 52 % *HFC-134a;*

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

→ Kopējais GSP = 1 652,5