

ΟΔΗΓΙΑ 2006/40/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 17ης Μαΐου 2006

για τις εκπομπές των συστημάτων κλιματισμού των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽²⁾, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 14 Μαρτίου 2006,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων και, για το σκοπό αυτό, έχει δημιουργηθεί ένα κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα κλιματισμού θα πρέπει να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγεται η θέσπιση απαιτήσεων οι οποίες διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (2) Ολοένα και περισσότερα κράτη μέλη προτίθενται να ρυθμίσουν τη χρήση των συστημάτων κλιματισμού στα μηχανοκίνητα οχήματα ως συνέπεια της απόφασης 2002/358/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Απριλίου 2002, για την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του Πρωτοκόλλου του Κιότο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές και την από κοινού τήρηση των σχετικών δεσμεύσεων ⁽³⁾. Η απόφαση δεσμεύει την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της να μειώσουν, κατά την περίοδο από 2008 έως 2012, τις ανθρωπογενείς εκπομπές των αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου που απαριθμούνται στο παράρτημα Α του πρωτοκόλλου του Κιότο κατά 8 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Η ασυντόνιστη εφαρμογή των δεσμεύσεων αυτών εμπεριέχει τον κίνδυνο δημιουργίας φραγμών στην ελεύθερη κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων στην Κοινότητα. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστούν οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν τα συστήματα κλιματισμού που τοποθετούνται στα οχήματα προκειμένου να επιτραπεί η διάθεσή τους στην αγορά και να απαγορευθούν, από συγκεκριμένη ημερομηνία και μετά, τα συστήματα κλιματισμού

που έχουν σχεδιαστεί να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150.

- (3) Οι εκπομπές υδροφθοράνθρακα HFC-134a (HFC-134a), ο οποίος διαθέτει δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη 1300 από συστήματα κλιματισμού των μηχανοκίνητων οχημάτων, δημιουργούν όλο και περισσότερες ανησυχίες λόγω των επιπτώσεών τους στις κλιματικές μεταβολές. Στο εγγύς μέλλον αναμένεται να είναι διαθέσιμες αποτελεσματικές από άποψη κόστους και ασφαλείς εναλλακτικές λύσεις σε σχέση με τον υδροφθοράνθρακα - 134a (HFC-134a). Θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μελέτη για την εκτίμηση, βάσει της προόδου όσον αφορά τις δυνατότητες συγκράτησης των εκπομπών που προέρχονται από τα φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου ή από την αντικατάστασή τους, του κατά πόσον η παρούσα οδηγία θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων και κατά πόσον θα πρέπει να τροποποιηθούν οι διατάξεις που αφορούν το δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη από τα εν λόγω αέρια, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές και τις επιστημονικές εξελίξεις και την ανάγκη τήρησης του χρονοδιαγράμματος προγραμματισμού των βιομηχανικών προϊόντων.
- (4) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της απαγόρευσης ορισμένων φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου, χρειάζεται να περιοριστεί η δυνατότητα της εκ των υστέρων τοποθέτησης στα μηχανοκίνητα οχήματα συστημάτων κλιματισμού που έχουν σχεδιαστεί να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150 και να απαγορευθεί η πλήρωση των συστημάτων κλιματισμού με τα αέρια αυτά.
- (5) Προκειμένου να περιοριστούν οι εκπομπές ορισμένων φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου από τα συστήματα κλιματισμού των μηχανοκίνητων οχημάτων πρέπει να καθοριστούν οριακές τιμές για το βαθμό διαρροής και τη διαδικασία δοκιμασίας για την εκτίμηση των διαρροών στα συστήματα κλιματισμού που έχουν σχεδιαστεί να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150 και που τοποθετούνται σε μηχανοκίνητα οχήματα.
- (6) Για να συμβάλουν στην τήρηση των υποχρεώσεων που υπέχουν η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της από τη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές, το πρωτόκολλο του Κιότο και την απόφαση 2002/358/ΕΚ, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 842/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, για ορισμένα φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου ⁽⁴⁾, και η παρούσα οδηγία, τα οποία συμβάλλουν αμφότερα στη μείωση των εκπομπών φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου θα πρέπει να εκδοθούν και να δημοσιευθούν ταυτόχρονα στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽¹⁾ ΕΕ C 108 της 30.4.2004, σ. 62.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 (ΕΕ C 103 Ε της 29.4.2004, σ. 600), κοινή θέση του Συμβουλίου της 21ης Ιουνίου 2005 (ΕΕ C 183 Ε της 26.7.2005, σ. 17) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 6ης Απριλίου και απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Απριλίου 2006.

⁽³⁾ ΕΕ L 130 της 15.5.2002, σ. 1.

⁽⁴⁾ Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- (7) Κάθε κατασκευαστής οχημάτων θα πρέπει να θέτει στη διάθεση της αρμόδιας για την έγκριση αρχής όλες τις σχετικές τεχνικές πληροφορίες που αφορούν τα τοποθετούμενα συστήματα κλιματισμού και τα αέρια που χρησιμοποιούνται γι' αυτά. Στην περίπτωση των συστημάτων κλιματισμού τα οποία έχουν σχεδιαστεί να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, ο κατασκευαστής θα πρέπει επίσης να καθιστά διαθέσιμο το βαθμό διαρροής των συστημάτων αυτών.
- (8) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (9) Η παρούσα οδηγία αποτελεί μία εκ των επιμέρους οδηγιών της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΚ που θεσπίστηκε με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση τύπου των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκωμένων τους⁽²⁾. Κατά συνέπεια, η οδηγία 70/156/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (10) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι ο έλεγχος της διαρροής των συγκεκριμένων φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου από τα συστήματα κλιματισμού που τοποθετούνται σε οχήματα και η απαγόρευση, από συγκεκριμένη ημερομηνία και μετά, ορισμένων συστημάτων κλιματισμού που έχουν σχεδιαστεί να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, εάν αυτά ενεργούν μεμονωμένα, και ότι συνεπώς λόγω των διαστάσεων και των αποτελεσμάτων της προτεινόμενης δράσης, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (11) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας⁽³⁾, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, δικούς τους πίνακες, οι οποίοι να αποτυπώνουν, κατά το δυνατόν, την αντιστοιχία μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιήσουν,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ΕΚ ή την εθνική έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

⁽²⁾ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2006/28/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 65 της 7.3.2006, σ. 27).

⁽³⁾ ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

από συστήματα κλιματισμού που τοποθετούνται σε οχήματα και την ασφαλή λειτουργία των συστημάτων αυτών. Επίσης, η παρούσα οδηγία θεσπίζει διατάξεις για την εκ των υστέρων τοποθέτηση και την επαναπλήρωση των συστημάτων αυτών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Η οδηγία εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα οχήματα της κατηγορίας N₁ περιορίζονται στα οχήματα της κλάσης I που περιγράφονται στον πρώτο πίνακα του σημείου 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσης του αέρα από τα αέρια που προέρχονται από κινητήρες με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα⁽⁴⁾, όπως αυτός παρεμβλήθηκε με την οδηγία 98/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁵⁾.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

1. «όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας,
2. «τύπος οχήματος»: τύπος όπως καθορίζεται στο τμήμα Β του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,
3. «σύστημα κλιματισμού»: κάθε σύστημα βασικός σκοπός του οποίου είναι η μείωση της θερμοκρασίας και της υγρασίας του ατμοσφαιρικού αέρα στον θάλαμο επιβατών ενός οχήματος,
4. «σύστημα διπλού εξατμιστήρα»: σύστημα στο οποίο ο ένας εξατμιστήρας είναι τοποθετημένος στο διαμέρισμα της μηχανής και ο άλλος σε άλλο διαμέρισμα του οχήματος· όλα τα λοιπά συστήματα θεωρούνται «σύστημα απλού εξατμιστήρα»,
5. «φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου»: οι υδροφθοράνθρακες (HFC), οι υπερφθοράνθρακες (PFC) και το εξαφθοριούχο θείο (SF₆), όπως μνημονεύονται στο παράρτημα Α του πρωτοκόλλου του Κιότο, καθώς και τα παρασκευάσματα που περιέχουν τις ουσίες αυτές, αλλά όχι οι ουσίες που ελέγχονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2037/2000, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 2000, για τις ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος⁽⁶⁾,
6. «υδροφθοράνθρακας»: οργανική ένωση αποτελούμενη από άνθρακα, υδρογόνο και φθόριο, το μόριο της οποίας περιέχει έξι το πολύ άτομα άνθρακα,

⁽⁴⁾ ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/76/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 206 της 15.8.2003, σ. 29).

⁽⁵⁾ ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 244 της 29.9.2000, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 29/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 6 της 11.1.2006, σ. 27).

7. «υπερφθοράνθρακας»: οργανική ένωση αποτελούμενη μόνον από άνθρακα και φθόριο, το μόριο της οποίας περιέχει έξι το πολύ άτομα άνθρακα,
8. «δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη»: το δυναμικό θέρμανσης του κλίματος ενός φθοριούχου αερίου θερμοκηπίου σε σχέση με το αντίστοιχο δυναμικό του διοξειδίου του άνθρακα. Το δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη (global warming potential, «GWP») υπολογίζεται ως το δυναμικό θέρμανσης, εντός 100 ετών, ενός χιλιόγραμμου αερίου σε σχέση με ένα χιλιόγραμμο CO₂. Τα οικεία GWP είναι τα GWP που δημοσιεύονται στην τρίτη έκθεση αξιολόγησης (TAR) που ενέκρινε η διακυβερνητική ομάδα για τις κλιματικές αλλαγές («τιμές GWP της IPCC του 2001») ⁽¹⁾,
9. «παρασκεύασμα»: μείγμα αποτελούμενο από δύο ή περισσότερες ουσίες από τις οποίες μία τουλάχιστον είναι φθοριούχο αέριο του θερμοκηπίου. Το συνολικό δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη ⁽²⁾ του παρασκευάσματος καθορίζεται σύμφωνα με το μέρος 2 του παραρτήματος,
10. «εκ των υστέρων τοποθέτηση»: η τοποθέτηση συστήματος κλιματισμού σε ένα όχημα μετά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας του.

Άρθρο 4

Υποχρεώσεις των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη χορηγούν, κατά περίπτωση, έγκριση τύπου EK ή εθνική έγκριση τύπου, όσον αφορά τις εκπομπές συστημάτων κλιματισμού, μόνον στους τύπους οχημάτων που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
2. Για να χορηγηθεί έγκριση τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α), της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι κατασκευαστές παρέχουν πληροφορίες για τον τύπο ψυκτικού μέσου που χρησιμοποιείται στα συστήματα κλιματισμού τα οποία τοποθετούνται σε νέα μηχανοκίνητα οχήματα.
3. Για να χορηγείται έγκριση τύπου σε οχήματα εξοπλισμένα με συστήματα κλιματισμού που είναι σχεδιασμένα για να περιέχουν φθοριούχο αέριο του θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω των 150, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την εναρμονισμένη δοκιμασία του βαθμού διαρροής του άρθρου 7 παράγραφος 1, ο βαθμός διαρροής των αερίων αυτών δεν υπερβαίνει τα ανώτατα επιτρεπτά όρια του άρθρου 5.

⁽¹⁾ Τρίτη αξιολόγηση των κλιματικών μεταβολών, 2001. Έκθεση της διακυβερνητικής ομάδας για τις κλιματικές μεταβολές (<http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm>).

⁽²⁾ Για τον υπολογισμό των GWP των μη φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου σε παρασκευάσματα, εφαρμόζονται οι τιμές που δημοσιεύθηκαν στην πρώτη αξιολόγηση της IPCC, βλ.: Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J.T. Houghton, G.J. Jenkins, J.J. Ephraums (ed.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

Άρθρο 5

Έγκριση τύπου

1. Μετά παρέλευση έξι μηνών από την ημερομηνία έγκρισης εναρμονισμένης δοκιμασίας του βαθμού διαρροής, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται, για λόγους σχετιζόμενους προς τις εκπομπές των συστημάτων κλιματισμού:

- α) να αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου EK ή εθνικής έγκρισης τύπου για έναν νέο τύπο οχήματος, ή
- β) να απαγορεύουν τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων,

εφ' όσον τα οχήματα με σύστημα κλιματισμού σχεδιασμένο να περιέχει φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150 συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

2. Μετά παρέλευση 12 μηνών από την ημερομηνία έγκρισης της εναρμονισμένης δοκιμασίας του βαθμού διαρροής ή από την 1η Ιανουαρίου 2007, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη, τα κράτη μέλη δεν χορηγούν πλέον έγκριση τύπου EK ή εθνική έγκριση τύπου για τύπους οχημάτων εξοπλισμένων με σύστημα κλιματισμού σχεδιασμένο για να περιέχει φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, εκτός εάν ο βαθμός διαρροής του συστήματος αυτού δεν υπερβαίνει τα 40 γραμμάρια φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου κατ' έτος από σύστημα απλού εξατμιστήρα, ή τα 60 γραμμάρια φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου κατ' έτος από σύστημα διπλού εξατμιστήρα.

3. Μετά παρέλευση 24 μηνών από την ημερομηνία έγκρισης εναρμονισμένης δοκιμασίας του βαθμού διαρροής ή από την 1η Ιανουαρίου 2008, εάν η ημερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη, προκειμένου για νέα οχήματα εξοπλισμένα με συστήματα κλιματισμού σχεδιασμένα για να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω των 150 και εκτός εάν ο βαθμός διαρροής του συστήματος αυτού δεν υπερβαίνει τα 40 γραμμάρια φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου κατ' έτος από σύστημα απλού εξατμιστήρα, ή 60 γραμμάρια φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου κατ' έτος από σύστημα διπλού εξατμιστήρα, τα κράτη μέλη:

- α) θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για την εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, και
- β) αρνούνται τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας και απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία.

4. Από την 1η Ιανουαρίου 2011, τα κράτη μέλη δεν χορηγούν πλέον έγκριση τύπου EK ή εθνική έγκριση τύπου για τύπους οχημάτων εξοπλισμένων με σύστημα κλιματισμού σχεδιασμένο για να περιέχει φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150.

5. Από την 1η Ιανουαρίου 2017, προκειμένου για νέα οχήματα εξοπλισμένα με συστήματα κλιματισμού σχεδιασμένα για να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, τα κράτη μέλη:

- α) θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για την εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, και
- β) αρνούνται τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας και απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία.

6. Με την επιφύλαξη της οικείας κοινοτικής νομοθεσίας, και ιδίως των κοινοτικών κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων και της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών⁽¹⁾, τα κράτη μέλη μπορούν να ενθαρρύνουν την εγκατάσταση συστημάτων κλιματισμού που είναι αποδοτικά και που εισάγουν καινοτομίες και μειώνουν περαιτέρω τις επιπτώσεις στο κλίμα.

Άρθρο 6

Εκ των υστέρων τοποθέτηση και επαναπλήρωση

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2011, τα συστήματα κλιματισμού που είναι σχεδιασμένα για να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150 δεν τοποθετούνται εκ των υστέρων σε οχήματα που λαμβάνουν έγκριση τύπου από την ημερομηνία αυτή και μετά. Από την 1η Ιανουαρίου 2017, τα εν λόγω συστήματα κλιματισμού δεν τοποθετούνται εκ των υστέρων σε κανένα όχημα.

2. Τα συστήματα κλιματισμού που είναι τοποθετημένα σε οχήματα, τα οποία λαμβάνουν έγκριση τύπου την 1η Ιανουαρίου 2011 και μετά, δεν πληρούνται με φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου τα οποία έχουν δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη ανώτερο του 150. Από την 1η Ιανουαρίου 2017, τα συστήματα κλιματισμού όλων των οχημάτων δεν πληρούνται με φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου τα οποία έχουν δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη ανώτερο του 150, πλην της επαναπλήρωσης των συστημάτων κλιματισμού τα οποία περιέχουν τα αέρια αυτά και τα οποία έχουν τοποθετηθεί στα οχήματα πριν από την ημερομηνία αυτήν.

3. Οι παρέχοντες υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής συστημάτων κλιματισμού δεν επιτρέπεται να πληρούν τον εξοπλισμό αυτόν με φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου στην περίπτωση που έχει διαρρεύσει από το σύστημα αφύσικα μεγάλη ποσότητα ψυκτικού μέσου, έως ότου ολοκληρωθούν οι αναγκαίες επισκευές.

Άρθρο 7

Μέτρα εφαρμογής

1. Έως τις 4 Ιουλίου 2007, η Επιτροπή εγκρίνει τα μέτρα για την εφαρμογή του άρθρου 4 και του άρθρου 5, συγκεκριμένα δε:

- α) τις διοικητικές διατάξεις για την έγκριση τύπου ΕΚ των οχημάτων, και

β) εναρμονισμένη δοκιμασία του βαθμού διαρροής για τη μέτρηση του βαθμού διαρροής των φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150 από τα συστήματα κλιματισμού.

2. Η Επιτροπή εγκρίνει τα μέτρα με τη διαδικασία του άρθρου 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα εν λόγω μέτρα στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

4. Η διαδικασία της παραγράφου 2 εφαρμόζεται για την, κατά περίπτωση, έγκριση:

α) των αναγκαίων μέτρων για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας και της ορθής συντήρησης ψυκτικών μέσων των κινητών κλιματιστικών συστημάτων·

β) των μέτρων που αφορούν την εκ των υστέρων τοποθέτηση συστημάτων κλιματισμού σε ήδη κυκλοφορούντα οχήματα και την επαναπλήρωση ήδη χρησιμοποιούμενων συστημάτων κλιματισμού, εφ' όσον δεν εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 6·

γ) την προσαρμογή της μεθόδου καθορισμού του σχετικού δυναμικού θέρμανσης του πλανήτη των παρασκευασμάτων.

Άρθρο 8

Επανεξέταση

1. Βάσει της προόδου όσον αφορά τις δυνατότητες συγκράτησης των εκπομπών φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου από συστήματα κλιματισμού που τοποθετούνται σε μηχανοκίνητα οχήματα ή τις δυνατότητες αντικατάστασης των αερίων αυτών, η Επιτροπή εξετάζει:

— εάν η παρούσα νομοθετική πράξη θα πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει και άλλες κατηγορίες οχημάτων, ιδίως δε τις κατηγορίες M₂ και M₃ καθώς και τις κλάσεις II και III της κατηγορίας N₁,

— κατά πόσον θα πρέπει να τροποποιηθούν οι κοινοτικές διατάξεις που αφορούν το δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη που παρουσιάζουν τα φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου· στις ενδεχόμενες αλλαγές θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές και επιστημονικές εξελίξεις και η ανάγκη τήρησης της χρονικής κλίμακας του προγραμματισμού των βιομηχανικών προϊόντων,

⁽¹⁾ ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.

και δημοσιεύει σχετική έκθεση έως τις 4 Ιουλίου 2011 το αργότερο, υποβάλλοντας εν ανάγκη τις δέουσες νομοθετικές προτάσεις.

2. Όταν ένα φθοριούχο αέριο του θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη ανώτερο του 150, το οποίο δεν καλύπτεται ακόμη από την έκθεση της IPCC που μνημονεύεται στο άρθρο 3 παράγραφος 8, περιλαμβάνεται σε μελλοντική έκθεση της IPCC, η Επιτροπή εξετάζει εάν είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί η παρούσα οδηγία για να περιληφθεί το εν λόγω αέριο. Εάν η Επιτροπή το κρίνει αναγκαίο, με τη διαδικασία του άρθρου 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ:

- θεσπίζει τα απαιτούμενα μέτρα και
- καθορίζει μεταβατικές περιόδους για την εφαρμογή των μέτρων αυτών. Κατά τις ενέργειές της αυτές, η Επιτροπή επιδιώκει ισορροπία μεταξύ, αφενός, της ανάγκης για κατάλληλη διορία, και, αφετέρου, του κινδύνου που δημιουργεί το φθοριούχο αέριο του θερμοκηπίου για το περιβάλλον.

Άρθρο 9

Τροποποιήσεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το μέρος 1 του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 10

Μεταφορά

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν έως τις 4 Ιανουαρίου 2008 τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία.

Τα κράτη μέλη θέτουν σε εφαρμογή τις διατάξεις αυτές από τις 5 Ιανουαρίου 2008.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 12

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 17 Μαΐου 2006.

Για το Ευρωπαϊκό
Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. BORRELL FONTELLES

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

H. WINKLER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΜΕΡΟΣ 1

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο παράρτημα IV μέρος I, προστίθενται νέο σημείο με αριθμό 61 και υποσημείωση, ως εξής:

Θέμα	Αριθμός οδηγίας	Αριθμός Επίσημης Εφημερίδας	Εφαρμογή										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
«61. Σύστημα κλιματισμού»	2006/40/ΕΚ	L 161, της 24.6.2006, σ. 12.	X			X ⁽⁸⁾							

(⁸) Μόνο για οχήματα της κατηγορίας N₁, κλάση I, που περιγράφονται στον πρώτο πίνακα του σημείου 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ όπως αυτός παρεμβλήθηκε με την οδηγία 98/69/ΕΚ.».

2. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

- α) Στο προσάρτημα 1, προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο με αριθμό 61:

Σημείο	Θέμα	Αριθμός οδηγίας	M ₁ ≤ 2 500 (l) kg	M ₁ > 2 500 (l) kg	M ₂	M ₃
«61	Σύστημα κλιματισμού»	2006/40/ΕΚ	X	X»		

- β) Στο προσάρτημα 2, προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο με αριθμό 61:

Σημείο	Θέμα	Αριθμός οδηγίας	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«61	Σύστημα κλιματισμού»	2006/40/ΕΚ	X			W»						

- γ) Στο προσάρτημα 3, προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο με αριθμό 61:

Σημείο	Θέμα	Αριθμός οδηγίας	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«61	Σύστημα κλιματισμού»	2006/40/ΕΚ			W»						

- δ) Στην «επεξήγηση χαρακτήρων» προστίθεται ο ακόλουθος χαρακτήρας:

«W Μόνον για οχήματα της κατηγορίας N₁, κλάση I, που περιγράφονται στον πρώτο πίνακα του σημείου 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ όπως αυτός παρεμβλήθηκε με την οδηγία 98/69/ΕΚ.».

ΜΕΡΟΣ 2**Μέθοδος υπολογισμού του συνολικού δυναμικού θέρμανσης του πλανήτη (GWP) ενός παρασκευάσματος**

Το συνολικό GWP ενός παρασκευάσματος είναι ένας σταθμισμένος μέσος όρος ο οποίος προκύπτει από το άθροισμα των κατά βάρος κλασμάτων των επιμέρους ουσιών επί το αντίστοιχο GWP.

$$\Sigma (\text{Ουσία X \%} \times \text{GWP}) + (\text{Ουσία Y \%} \times \text{GWP}) + \dots (\text{Ουσία N \%} \times \text{GWP})$$

όπου % είναι η αναλογία κατά βάρος με ανοχή βάρους +/- 1 %.

Για παράδειγμα: εφαρμογή του τύπου σε ένα θεωρητικό μείγμα αερίων που περιέχει 23 % HFC-32, 25 % HFC-125 και 52 % HFC-134a:

$$\Sigma (23 \% \times 550) + (25 \% \times 3\,400) + (52 \% \times 1\,300)$$

→ Συνολικό GWP = 1 652,5.
