

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2006/40/EY,
annettu 17 päivänä toukokuuta 2006,
moottoriajoneuvojen ilmastointijärjestelmien päästöistä ja neuvoston direktiivin 70/156/EY
muuttamisesta
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
 jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾ ja ottavat huomioon sovittelukomitean 14 päivänä maaliskuuta 2006 hyväksymän yhteisen tekstin,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla on taattava tavaroiden, henkilöiden, palveluiden ja pääoman vapaa liikkuvuus, ja tämän vuoksi on olemassa yhteisön tyyppihyväksyntäjärjestelmä moottoriajoneuvoille. Tekniset vaatimukset moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnälle ilmastointijärjestelmien osalta olisi yhdenmukaistettava, jotta eri jäsenvaltioissa ei otettaisiin käyttöön erilaisia vaatimuksia ja jotta sisämarkkinoiden moitteeton toiminta varmistettaisiin.
- (2) Yhä useampi jäsenvaltio aikoo säännellä ajoneuvojen ilmastointijärjestelmien käyttöä ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjan hyväksymisestä Euroopan yhteisön puolesta sekä sen velvoitteiden täyttämiseksi yhteisesti 25 päivänä huhtikuuta 2002 tehdyn neuvoston päätöksen 2002/358/EY ⁽³⁾ vuoksi. Päätös velvoittaa yhteisön ja sen jäsenvaltiot vähentämään pöytäkirjan liitteessä A lueteltujen ihmisen toiminnasta aiheutuvien kasvihuonekaasujen päästöjen kokonaismäärää vuosina 2008–2012 kahdeksalla prosentilla vuoden 1990 tasoihin verrattuna. Näiden velvoitteiden paneminen täytäntöön sovitamatta niitä yhteen saattaa luoda esteitä moottoriajoneuvojen vapaalle liikkuvuudelle

yhteisössä. Siksi on asianmukaista säätää vaatimuksista, jotka ajoneuvoihin asennettujen ilmastointijärjestelmien on täytettävä, jotta ne voidaan sallia markkinoilla, ja kieltää tietyistä päivämäärästä alkaen ilmastointijärjestelmät, jotka on suunniteltu sisältämään fluorattuja kasvihuonekaasuja, joiden lämmitysvaikutus on yli 150.

- (3) Fluorihilivety-134a-yhdisteen (HFC-134a-yhdisteen), jonka lämmitysvaikutus on 1 300, päästöt moottoriajoneuvojen ilmastointijärjestelmistä ovat yhä huolestuttavampia niiden aiheuttamien ilmastomuutosvaikutusten vuoksi. Lähitulevaisuudessa odotetaan tulevan saataville kustannustehokkaita ja turvallisia vaihtoehtoja fluorihilivety-134a-yhdisteelle (HFC-134a-yhdiste). Sen perusteella, miten fluorattujen kasvihuonekaasujen päästöjen estäminen tai tällaisten kaasujen korvaaminen tällaisissa järjestelmissä on edistynyt, olisi asiaa tarkasteltava uudelleen sen selvittämiseksi, olisiko tämä direktiivi ulotettava koskemaan muita moottoriajoneuvoluokkia ja olisiko kyseisten kaasujen lämmitysvaikutusta koskevia säännöksiä muutettava ottaen huomioon tekninen ja tieteellinen kehitys sekä tarve noudattaa teollisuuden tuotesuunnittelun aikatauluja.
- (4) Jotta varmistettaisiin, että eräitä fluorattuja kasvihuonekaasuja koskeva kieltä on tehokas, on rajoitettava mahdollisuutta jälkiasentaa moottoriajoneuvoihin ilmastointijärjestelmiä, jotka on suunniteltu sisältämään 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja, ja kiellettävä ilmastointijärjestelmien täyttäminen mainitunlaisilla kaasuilla.
- (5) Moottoriajoneuvojen ilmastointijärjestelmien sisältämien tiettyjen fluorattujen kasvihuonekaasujen päästöjen rajoittamiseksi on vahvistettava raja-arvot vuotonopeuksille ja testausmenettely, jolla arvioidaan moottoriajoneuvoihin asennettavien sellaisten ilmastointijärjestelmien pitävyyttä, jotka on suunniteltu sisältämään 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja.
- (6) Jotta ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen, Kioton pöytäkirjan ja päätöksen 2002/358/EY mukaiset yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sitoumukset voitaisiin täyttää, tietyistä fluoraatuista kasvihuonekaasuista 17 päivänä toukokuuta 2006 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 842/2006 ⁽⁴⁾ ja tämä direktiivi, joilla kummallakin edistetään fluorattujen kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämistä, olisi annettava ja julkaistava Euroopan unionin virallisessa lehdessä samanaikaisesti.

⁽¹⁾ EUVL C 108, 30.4.2004, s. 62.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 31. maaliskuuta 2004 (EUVL C 103 E, 29.4.2004, s. 600), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 21. kesäkuuta 2005 (EUVL C 183 E, 26.7.2005, s. 17), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 26. lokakuuta 2005 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin lainsäädäntö-päätöslauselma, annettu 6. toukokuuta 2006, ja neuvoston päätös, tehty 25. huhtikuuta 2006.

⁽³⁾ EYVL L 130, 15.5.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ Katso tämän virallisen lehden sivu 1

(7) Ajoneuvojen valmistajan olisi saatettava hyväksyntäviranomaisen saataville kaikki asiaankuuluvat tekniset tiedot asennetuista ilmastointijärjestelmistä ja niissä käytetyistä kaasuista. Silloin kun kyseessä ovat ilmastointijärjestelmät, jotka on suunniteltu sisältämään 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja, valmistajan olisi saatettava saataville myös tiedot näiden järjestelmien vuotonopeuksista.

(8) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti.

(9) Tämä direktiivi on yksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetulla neuvoston direktiivillä 70/156/ETY⁽²⁾ perustettua EY-tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista erityisdirektiiveistä. Tämän vuoksi direktiivi 70/156/ETY olisi muutettava vastaavasti.

(10) Koska tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat ajoneuvoihin asennettujen ilmastointijärjestelmien sisältämien erityisten fluorattujen kasvihuonekaasujen vuotojen valvonta ja 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja sisältämään suunniteltujen ilmastointijärjestelmien kieltäminen tietyistä päivämäärästä alkaen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan suunnitellun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(11) Jäsenvaltioita kannustetaan paremmasta lainsäädännöstä toimielinten välillä tehdyn sopimuksen⁽³⁾ 34 kohdan mukaisesti laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Aihe

Tässä direktiivissä säädetään ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää koskevista vaatimuksista

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EYVL L 42, 23.2.1970, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2006/28/EY (EUVL L 65, 7.3.2006, s. 27).

⁽³⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

ajoneuvoihin asennettujen ilmastointijärjestelmien päästöjen ja turvallisen toiminnan osalta. Direktiivissä säädetään myös tällaisten laitteiden jälkiasentamisesta ja jälleentäytöstä.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan direktiivin 70/156/ETY liitteen II määritelmien mukaisten M₁- ja N₁-luokkien moottoriajoneuvoihin. Tässä direktiivissä N₁-luokan moottoriajoneuvolla tarkoitetaan ainoastaan moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä maaliskuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/220/ETY⁽⁴⁾ liitteessä I olevan 5.3.1.4 kohdan ensimmäisessä taulukossa kuvattuja I-alaluokan ajoneuvoja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 98/69/EY⁽⁵⁾ tehdyn lisäyksen mukaisesti.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- 1) 'ajoneuvolla' mitä tahansa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa moottoriajoneuvoa;
- 2) 'ajoneuvotyyppillä' direktiivin 70/156/ETY liitteessä II olevassa B-osassa määriteltyä tyyppiä;
- 3) 'ilmastointijärjestelmällä' mitä tahansa järjestelmää, jonka pääasiallisena tarkoituksena on alentaa ilman lämpötilaa ja kosteutta ajoneuvon matkustamossa;
- 4) 'kahden höyrytimen järjestelmällä' järjestelmää, jossa yksi höyrystin kiinnitetään ajoneuvon moottoritilaan ja toinen muuhun ajoneuvossa olevaan tilaan; kaikkien muiden järjestelmien katsotaan olevan 'yhden höyrytimen järjestelmiä';
- 5) 'fluoratuilla kasvihuonekaasuilla' Kioton pöytäkirjan liitteessä A tarkoitettuja fluorihiilivetyjä (HFC), perfluorihiilivetyjä (PFC) ja rikkiheksafluoridia (SF₆) sekä kyseisiä aineita sisältäviä valmisteita, ei kuitenkaan otsonikerrosta heikentävistä aineista 29 päivänä kesäkuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2037/2000⁽⁶⁾ nojalla valvottuja aineita;
- 6) 'fluorihiilivedyllä' orgaanista yhdistettä, joka koostuu hiilestä, vedystä ja fluorista ja jossa molekyyliin sisältyy enintään kuusi hiiliatomia;

⁽⁴⁾ EYVL L 76, 6.4.1970, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2003/76/EY (EUVL L 206, 15.8.2003, s. 29).

⁽⁵⁾ EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1.

⁽⁶⁾ EYVL L 244, 29.9.2000, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 29/2006 (EUVL L 6, 11.1.2006, s. 27).

- 7) 'perfluorihiiivedyllä' orgaanista yhdistettä, joka koostuu ainoastaan hiilestä ja fluorista ja jossa molekyyliin sisältyy enintään kuusi hiiliatomia;
- 8) 'lämmitysvaikutuksella' fluoratun kasvihuonekaasun vaikutusta ilmastoon lämpenemiseen verrattuna hiilidioksidin vaikutukseen. Lämmitysvaikutus (GWP) saadaan laskemalla yhden kilogramman kaasumäärän lämmitysvaikutus suhteessa yhden kilogramman hiilidioksidimäärän lämmitysvaikutukseen 100 vuoden ajanjaksolla. Asiaankuuluvat GWP-arvot ovat samat kuin hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin hyväksymässä kolmannessa arviointikertomuksessa julkistetut (IPCC:n vuoden 2001 GWP-arvot) ⁽¹⁾;
- 9) 'valmisteella' seosta, joka koostuu kahdesta tai useammasta aineesta, joista vähintään yksi on fluorattu kasvihuonekaasu. Valmisteen kokonaislämmitysvaikutus ⁽²⁾ määritellään liitteen 2 osan mukaisesti;
- 10) 'jälkiasentamisella' ilmastointijärjestelmän asentamista ajoneuvoon ajoneuvon rekisteröimisen jälkeen.

4 artikla

Jäsenvaltioiden velvoitteet

1. Jäsenvaltiot voivat myöntää EY-tyyppihyväksynnän tai kansallisen tyyppihyväksynnän ilmastointijärjestelmien päästöjen osalta vain ajoneuvotyypeille, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.
2. Jotta koko ajoneuvolle voitaisiin myöntää tyyppihyväksyntä direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla, jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että valmistajat toimittavat tiedot uusiin moottoriajoneuvoihin asennetuissa ilmastointijärjestelmissä käytettyjä kylmäaineita.
3. Jotta voitaisiin myöntää tyyppihyväksyntä sellaisella ilmastointijärjestelmällä varustetuille ajoneuvoille, joka on suunniteltu sisältämään fluorattua kasvihuonekaasua, jonka lämmitysvaikutus on yli 150, jäsenvaltioiden on huolehdittava 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yhdenmukaistetun vuodonhavaitsemistestin mukaisesti siitä, että tällaisten kaasujen vuotonopeus ei ylitä 5 artiklassa säädettyjä enimmäisrajoja.

5 artikla

Tyyppihyväksyntä

1. Sen jälkeen, kun kuusi kuukautta on kulunut yhdenmukaistetun vuodonhavaitsemistestin hyväksymispäivästä, jäsenvaltiot eivät saa ilmastointijärjestelmien päästöjen perusteella
- a) kieltäytyä antamasta uudentyypiselle ajoneuvolle EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää, eivätkä

- b) kieltää uusien ajoneuvojen rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa,

jos sellaisella ilmastointijärjestelmällä, joka on suunniteltu sisältämään 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja, varustettu ajoneuvo täyttää tämän direktiivin vaatimukset.

2. Sen jälkeen, kun 12 kuukautta on kulunut yhdenmukaistetun vuodonhavaitsemistestin hyväksymispäivästä, tai 1 päivästä tammikuuta 2007 alkaen, sen mukaan, kumpi niistä on myöhäisempi, jäsenvaltiot eivät saa enää antaa EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää ajoneuvotyyppille, joka on varustettu ilmastointijärjestelmällä, joka on suunniteltu sisältämään 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja, paitsi jos vuotonopeus on yhden höyrystimen järjestelmässä enintään 40 grammaa fluorattuja kasvihuonekaasuja vuodessa tai kahden höyrystimen järjestelmässä enintään 60 grammaa fluorattuja kasvihuonekaasuja vuodessa.

3. Sen jälkeen, kun 24 kuukautta on kulunut yhdenmukaistetun vuodonhavaitsemistestin hyväksymispäivästä, tai 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen, sen mukaan, kumpi niistä on myöhäisempi, sellaisten uusien ajoneuvojen osalta, jotka on varustettu ilmastointijärjestelmällä, joka on suunniteltu sisältämään 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja, paitsi jos vuotonopeus on yhden höyrystimen järjestelmässä enintään 40 grammaa fluorattuja kasvihuonekaasuja vuodessa tai kahden höyrystimen järjestelmässä enintään 60 grammaa fluorattuja kasvihuonekaasuja vuodessa, jäsenvaltioiden on

- a) katsottava, että vaatimustenmukaisuustodistus ei ole enää pätevä direktiivin 70/156/ETY 7 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa; ja

- b) evättävä rekisteröinti ja kiellettävä myynti ja käyttöönotto.

4. Jäsenvaltiot eivät saa enää 1 päivästä tammikuuta 2011 alkaen antaa EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää sellaisella ilmastointijärjestelmällä varustetulle ajoneuvotyyppille, joka on suunniteltu sisältämään fluorattuja kasvihuonekaasuja, joiden lämmitysvaikutus on yli 150.

⁽¹⁾ IPCC Third Assessment Climate Change 2001. Ilmastomuutosta koskeva IPCC:n kertomus (<http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm>).

⁽²⁾ Valmisteissa olevien muiden kuin fluorattujen kasvihuonekaasujen GWP-arvojen laskennassa sovelletaan IPCC:n ensimmäisessä arviointikertomuksessa julkaistuja arvoja, katso: Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J. T. Houghton, G. J. Jenkins, J. J. Ephraums (ed.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

5. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen sellaisten uusien ajoneuvojen osalta, jotka on varustettu ilmastointijärjestelmällä, joka on suunniteltu sisältämään 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja,

- a) katsottava, että vaatimustenmukaisuustodistus ei ole enää pätevä direktiivin 70/156/ETY 7 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa; ja
- b) evättävä rekisteröinti ja kiellettävä myynti tai käyttöönotto.

6. Jäsenvaltiot voivat edistää sellaisten ilmastointijärjestelmien asentamista, jotka ovat tehokkaita ja innovatiivisia ja jotka edelleen vähentävät ilmastovaikutuksia, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhteisön asiaankuuluvan lainsäädännön, erityisesti valtion tukea koskevien yhteisön sääntöjen ja teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/34/EY ⁽¹⁾ soveltamista.

6 artikla

Jälkiasentaminen ja jälleentäyttö

1. Tammikuun 1 päivästä 2011 alkaen ilmastointijärjestelmiä, jotka on suunniteltu sisältämään fluorattuja kasvihuonekaasuja, joiden lämmitysvaikutus on yli 150, ei saa jälkiasentaa kyseisestä päivästä alkaen tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin. Tammikuun 1 päivästä 2017 alkaen tällaisia ilmastointijärjestelmiä ei saa jälkiasentaa mihinkään ajoneuvoihin.

2. Tammikuun 1 päivänä 2011 tai sen jälkeen tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin asennettuja ilmastointijärjestelmiä ei saa täyttää fluoratuilla kasvihuonekaasuilla, joiden lämmitysvaikutus on yli 150. Tammikuun 1 päivästä 2017 alkaen minkään ajoneuvojen ilmastointijärjestelmiä ei saa täyttää fluoratuilla kasvihuonekaasuilla, joiden lämmitysvaikutus on yli 150, lukuun ottamatta sellaisten kyseisiä kaasuja sisältävien ilmastointijärjestelmien jälleentäyttöä, jotka on asennettu ajoneuvoihin ennen edellä mainittua päivää.

3. Ilmastointijärjestelmien huolto- ja korjauspalvelujen tarjoajat eivät saa täyttää tällaisia laitteita fluoratuilla kasvihuonekaasuilla, jos järjestelmästä on vuotanut epänormaali määrä kylmäainetta, ennen kuin tarvittavat korjaukset on suoritettu.

7 artikla

Täytäntöönpanotoimenpiteet

1. Komissio vahvistaa 4 päivään heinäkuuta 2007 mennessä toimenpiteet 4 ja 5 artiklan panemiseksi täytäntöön ja erityisesti

- a) ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset määräykset; ja

⁽¹⁾ EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

- b) yhdenmukaistetun vuodonhavitsemistestin ilmastointijärjestelmistä vuotavien fluorattujen kasvihuonekaasujen, joiden lämmitysvaikutus on yli 150, vuotonopeuden mittaamiseksi.

2. Komissio vahvistaa toimenpiteet direktiivin 70/156/ETY 13 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

3. Komissio julkaisee kyseiset toimenpiteet *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4. Edellä 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä sovelletaan tarvittaessa jäljempänä mainittujen toimenpiteiden toteuttamiseen:

- a) toimenpiteet, jotka ovat tarpeen ajoneuvojen ilmastointijärjestelmissä olevien kylmäaineiden turvallisen toiminnan ja asianmukaisen huollon varmistamiseksi;
- b) toimenpiteet, jotka liittyvät ilmastointijärjestelmien jälkiasentamiseen käytössä oleviin ajoneuvoihin ja käytössä olevien ilmastointijärjestelmien jälleentäyttöön, siltä osin kuin ne eivät kuulu 6 artiklan piiriin;
- c) tarvittaessa valmisteiden asiaankuuluvan lämmitysvaikutuksen määrittämiseen käytettävän menetelmän mukauttaminen.

8 artikla

Uudelleentarkastelu

1. Sen perusteella, miten fluorattujen kasvihuonekaasujen päästöjen estämisessä tai tällaisten kaasujen korvaamisessa moottoriajoneuvoihin asennettavissa ilmastointijärjestelmissä on edistytty, komissio selvittää

- olisiko nykyinen lainsäädäntö ulotettava koskemaan muita ajoneuvoluokkia, erityisesti M₂- ja M₃-luokkaa sekä N₁-luokan alaluokkia II ja III, ja
- olisiko fluorattujen kasvihuonekaasujen lämmitysvaikutusta koskevia yhteisön säännöksiä muutettava; mahdollisissa muutoksissa olisi otettava huomioon tekninen ja tieteellinen kehitys sekä tarve noudattaa teollisuuden tuotesuunnittelun aikatauluja,

ja julkaisee asiasta kertomuksen viimeistään 4 päivänä heinäkuuta 2011. Komissio antaa tarvittaessa asiaa koskevia säädösehdotuksia.

2. Jos fluorattu kasvihuonekaasu, jonka lämmitysvaikutus on yli 150 ja jota ei vielä ole sisällytetty 3 artiklan 8 kohdassa tarkoitettuun IPCC:n kertomukseen, sisällytetään johonkin IPCC:n tulevaan kertomukseen, komissio arvioi, onko tätä direktiiviä muutettava asianomaisen kaasun sisällyttämiseksi sen soveltamisalaan. Jos komissio pitää sitä tarpeellisenä, direktiivin 70/156/ETY 13 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen se

- vahvistaa tarvittavat toimenpiteet, ja
- määrittelee siirtymäajat näiden toimenpiteiden soveltamiselle. Komissio ottaa tässä yhteydessä huomioon toisaalta riittävän ajanjakson tarpeen ja toisaalta fluoratun kasvihuonekaasun ympäristölle aiheuttaman vaaran.

9 artikla

Muutokset direktiiviin 70/156/ETY

Muutetaan direktiivi 70/156/ETY tämän direktiivin liitteen 1 osan mukaisesti.

10 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 4 päivänä tammikuuta 2008.

Jäsenvaltioiden on alettava soveltaa näitä säädöksiä 5 päivästä tammikuuta 2008.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuihin kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

11 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

12 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 17 päivänä toukokuuta 2006.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

J. BORRELL FONTELLES

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

H. WINKLER

LIITE

1 OSA

Muutetaan direktiivi 70/156/ETY seuraavasti:

- 1) Lisätään liitteessä IV olevaan I osaan uusi numeroitu kohta 61 ja alaviite seuraavasti:

Tarkoitus	Direktiivin numero	EU:n virallisen lehden viite	Soveltaminen									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"61. Ilmastointijärjestelmä	2006/40/EY	L 161, 14.6.2006, s. 12	X			X ⁽⁸⁾						

⁽⁸⁾ Koskee ainoastaan direktiivin 70/220/ETY liitteessä I, sellaisena kuin se on lisättyä direktiivillä 98/69/EY, olevan 5.3.1.4 kohdan ensimmäisessä taulukossa kuvattuja N₁-luokan I-alaluokan ajoneuvoja."

- 2) Muutetaan liite XI seuraavasti:

- a) Lisätään lisäykseen 1 uusi numeroitu nimike 61 seuraavasti:

Nimi-ke	Tarkoitus	Direktiivin numero	M ₁ ≤ 2 500 (l) kg	M ₁ > 2 500 (l) kg	M ₂	M ₃
"61	Ilmastointijärjestelmä	2006/40/EY	X	X"		

- b) Lisätään lisäykseen 2 uusi numeroitu nimike 61 seuraavasti:

Nimi-ke	Tarkoitus	Direktiivin numero	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"61	Ilmastointijärjestelmä	2006/40/EY	X			W"						

- c) Lisätään lisäykseen 3 uusi numeroitu nimike 61 seuraavasti:

Nimi-ke	Tarkoitus	Direktiivin numero	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"61	Ilmastointijärjestelmä	2006/40/EY			W"						

- d) Lisätään kirjainten selityksiin seuraava kirjain:

"W koskee ainoastaan direktiivin 70/220/ETY liitteessä I, sellaisena kuin se on lisättyä direktiivillä 98/69/EY, olevan 5.3.1.4 kohdan ensimmäisessä taulukossa kuvattuja N₁ -luokan I-alaluokan ajoneuvoja."

2 OSA**Valmisteen kokonaislämmitysvaikutuksen (GWP) laskentakaava**

Valmisteen GWP on painotettu keskiarvo, joka saadaan kertomalla eri aineiden painon osuus niiden GWP-arvoilla.

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

jossa % on painon osuus, jossa sallitaan +/- 1 prosentin poikkeama.

Esimerkki: Kaavaa sovelletaan teoreettiseen kaasuseokseen, joka koostuu seuraavista aineista: 23 % HFC-32, 25 % HFC-125 ja 52 % HFC-134a;

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

→ Kokonaislämmitysvaikutus = 1 652,5.
