

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2006/40/EK IRÁNYELVE

(2006. május 17.)

a gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátásokról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾, az egyeztetőbizottság által 2006. március 14-én jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével,

mivel:

- (1) A belső piac olyan belső határok nélküli térséget jelent, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását, és ahol ebből a célból érvényben van a gépjárművek közösségi típusjóváahagyási rendszere. A gépjárművek légkondicionáló rendszerére vonatkozó típusjóváahagyás műszaki követelményeit össze kell hangolni annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a tagállamonként eltérő követelmények elfogadása, és biztosított legyen a belső piac megfelelő működése.
- (2) Egyre több tagállam kívánja szabályozni a légkondicionáló rendszerek gépjárművekben való használatát az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye Kiotói Jegyzőkönyvének az Európai Közösség nevében történő jóváhagyásáról, valamint az abból származó kötelezettségek közös teljesítéséről szóló, 2002. április 25-i 2002/358/EK tanácsi határozat ⁽³⁾ következtében. A határozat arra kötelezi a Közösséget és tagállamait, hogy a Kiotói Jegyzőkönyv A. mellékletében felsorolt, üvegházhatást okozó gázok összesített, antropogén kibocsátását a 2008-tól 2012-ig tartó időszakban 8 %-kal csökkentsék az 1990. évi szinthez képest. Ha ezeket a kötelezettségeket összehangolás nélkül teljesítik, az azzal a veszéllyel jár, hogy akadályozhatja a gépjárművek Közösségen belüli szabad mozgását. Ezért indokolt megállapítani azokat a követelményeket, amelyeknek a gépjárművekbe szerelt

légkondicionáló rendszereknek meg kell felelniük ahhoz, hogy forgalomba hozhatók legyenek, valamint indokolt egy adott időponttól betiltani az olyan légkondicionáló rendszereket, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak.

- (3) Növekvő aggodalomra ad okot az éghajlatváltozásra gyakorolt hatása miatt az 1300-as globális felmelegedési potenciállal bíró 134a jelű, részlegesen fluorozott szénhidrogén (HFC-134a) gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátása. A közeljövőben várhatóan gazdaságos és biztonságos alternatívák fognak rendelkezésre állni a HFC-134a jelű, részlegesen fluorozott szénhidrogén (HFC-134a) helyettesítésére. Meg kell vizsgálni, hogy – tekintettel az ilyen rendszerekben a fluortartalmú üvegházhatású gázok kibocsátásának lehetséges visszaszorítása és e gázok helyettesítése terén elért fejlődésre – szükséges-e ezen irányelv kiterjesztése más gépjármű-kategóriákra is, valamint azt, hogy szükséges-e az említett gázok globális felmelegedési potenciáljára vonatkozó rendelkezéseket módosítani a műszaki és tudományos fejlődés és az ipari terméktervezés időütemezéséből fakadó igények alapján.
- (4) Annak érdekében, hogy az egyes fluortartalmú üvegházhatású gázokra vonatkozó tilalom hatékony legyen, korlátozni kell annak a lehetőségét, hogy a gépjárművekbe utólag szereljenek be olyan légkondicionáló rendszereket, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciálú fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak, valamint meg kell tiltani a légkondicionáló rendszerek ilyen gázokkal való feltöltését.
- (5) Bizonyos fluortartalmú üvegházhatású gázok gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátásainak korlátozásához határértékeket kell megállapítani a szivárgási veszteség nagyságára és eljárásokat kell kidolgozni a gépjárművekbe szerelt olyan légkondicionáló rendszerek szivárgásának vizsgálatára, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak.
- (6) Az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezményéből, a Kiotói Jegyzőkönyvből és a 2002/358/EK határozatból fakadó közösségi és tagállami kötelezettségek teljesítésének elősegítése érdekében az egyes fluortartalmú üvegházhatású gázokról szóló, 2006. május 17-i 842/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet ⁽⁴⁾ és ezt az irányelvet, amelyek egyaránt hozzájárulnak a fluortartalmú üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez, egyidejűleg kell elfogadni és kihirdetni az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

⁽¹⁾ HL C 108., 2004.4.30., 62. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2004. március 31-i véleménye (HL C 103. E, 2004.4.29., 600. o.), a Tanács 2005. június 21-i közös állásponjtja (HL C 183. E, 2005.7.26., 17. o.) és az Európai Parlament 2005. október 26-i állásponjtja (A Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2006. április 6-i határozata és a Tanács 2006. április 25-i határozata.

⁽³⁾ HL L 130., 2002.5.15., 1. o.

⁽⁴⁾ Lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát.

(7) Minden járműgyártónak a jóváhagyó hatóság rendelkezésére kell bocsátania a beépített légkondicionáló rendszerekkel és az azokban használt gázokkal kapcsolatos valamennyi műszaki információt. Olyan légkondicionáló rendszerek esetében, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak, a gyártónak rendelkezésre kell bocsátania a rendszerek szivárgási veszteségének nagyságára vonatkozó adatokat is.

(8) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.

(9) Ez az irányelv egyike a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közéletéről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EKG tanácsi irányelvben⁽²⁾ meghatározott EK típus-jóváhagyási eljárás külön irányelveinek. Ennek következtében a 70/156/EKG irányelvet megfelelően módosítani kell.

(10) Mivel ezen irányelv céljait – nevezetesen a gépjárművekbe szerelt légkondicionáló rendszerekben található meghatározott fluortartalmú üvegházhatású gázok szivárgásának ellenőrzését, és az olyan légkondicionáló rendszerek betiltását egy adott időponttól kezdődően, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezen irányelv terjedelme és hatása miatt e célok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(11) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽³⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv meghatározza a járművek EK-típusjóváhagyásának, illetve nemzeti típusjóváhagyásának követelményeit

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽²⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 2006/28/EK bizottsági irányelvvel (HL L 65., 2006.3.7., 27. o.) módosított irányelv.

⁽³⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

a járművekbe szerelt légkondicionáló rendszerek kibocsátása és biztonságos működése tekintetében. Megállapítja továbbá az ezen rendszerek utólagos beszerelésére és újratöltésére vonatkozó rendelkezéseket.

2. cikk

Tárgyi hatály

Ez az irányelv a 70/156/EKG irányelv II. mellékletében meghatározott M₁ és N₁ kategóriájú gépjárművekre alkalmazandó. Ezen irányelv alkalmazásában az N₁ kategóriájú járműnek csak azok az I. osztályba tartozó járművek minősülnek, amelyek leírását a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. március 20-i 70/220/EKG tanácsi irányelv⁽⁴⁾ I. melléklete 5.3.1.4. pontjának – a 98/69/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁵⁾ által beillesztett – első táblázata tartalmazza.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „jármű”: az ezen irányelv hatálya alá tartozó valamennyi gépjármű;
2. „járműtípus”: a 70/156/EKG irányelv II. mellékletének B. szakaszában meghatározott típus;
3. „légkondicionáló rendszer”: minden olyan rendszer, amelynek fő rendeltetése az, hogy csökkentse a léghőmérsékletet és páratartalmat a jármű utasterében;
4. „kétpárolgató rendszer”: az a rendszer, amelyben az egyik párolgató a motorházban, a másik a jármű egy másik terében kerül beszerelésre; minden ettől eltérő rendszer egypárolgató rendszernek tekintendő;
5. „fluortartalmú üvegházhatású gázok”: a Kiotói Jegyzőkönyv A. mellékletében meghatározott részlegesen fluorozott szénhidrogének (HFC-k), perfluor-karbonok (PFC-k) és a kén-hexafluorid (SF₆), valamint az ezen anyagokat tartalmazó készítmények, de nem értendők ide az ózonréteget lebontó anyagokról szóló, 2000. június 29-i 2037/2000/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁶⁾ által szabályozott anyagok;
6. „részlegesen fluorozott szénhidrogén”: olyan szerves vegyület, amely szénből, hidrogénből és fluorból áll, és amelynek molekulája nem tartalmaz hatnál több szénatomot;

⁽⁴⁾ HL L 76., 1970.4.6., 1. o. A legutóbb a 2003/76/EK bizottsági irányelvvel (HL L 206., 2003.8.15., 29. o.) módosított irányelv.

⁽⁵⁾ HL L 350., 1998.12.28., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 244., 2000.9.29., 1. o. A legutóbb a 29/2006/EK bizottsági rendelettel (HL L 6., 2006.1.11., 27. o.) módosított rendelet.

7. „perfluor-karbon”: olyan szerves vegyület, amely csak szénből és fluorból áll, és amelynek molekulája nem tartalmaz hatnál több szénatomot;

5. cikk

8. „globális felmelegedési potenciál”: a fluortartalmú üvegházhatású gázok éghajlat-melegedést okozó, szén-dioxidhoz viszonyított potenciálja. A globális felmelegedési potenciált (global warming potential, GWP) úgy kell kiszámítani, hogy a gáz egy kilogrammjának 100 éves időszakra vonatkozó felmelegedési potenciálját viszonyítani kell egy kilogramm CO₂ ugyanezen potenciáljához. A vonatkozó GWP-értékek az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC) által elfogadott harmadik értékelő jelentésből származnak („2001-es IPCC GWP értékek”) ⁽¹⁾;

9. „készítmény”: két vagy több anyagból álló keverék, amelyek közül legalább az egyik fluortartalmú üvegházhatású gáz. A készítmény teljes globális felmelegedési potenciálját ⁽²⁾ a melléklet 2. részében foglaltaknak megfelelően kell meghatározni;

10. „utólagos beszerelés”: légkondicionáló rendszer beszerelése a járműbe a nyilvántartásba vételt követően.

4. cikk

A tagállamok kötelezettségei

(1) A tagállamok a légkondicionáló rendszer kibocsátása tekintetében kizárólag azon járműtípusokra adják meg – esettől függően – az EK-típusjóváahagyást, illetve a nemzeti típusjóváahagyást, amelyek az ezen irányelvben megállapított követelményeknek megfelelnek.

(2) A 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti teljes jármű-típusjóváahagyás megadása céljából a tagállamok biztosítják, hogy a gyártók információt nyújtsanak az új gépjárművekbe beszerelt légkondicionáló rendszerekben használt hűtőközeg fajtájáról.

(3) Azon járművek típusjóváahagyása céljából, amelyek légkondicionáló rendszereit úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak, a tagállamok biztosítják, hogy a 7. cikk (1) bekezdésében említett vizsgálati eljárásnak megfelelően ezen gázok szivárgási vesztesége ne haladja meg az 5. cikkben megállapított, maximálisan megengedhető határértékeket.

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

⁽²⁾ A készítményekben lévő nem fluortartalmú üvegházhatású gázok GWP-számításához az IPCC első értékelésében közzétett értékeket kell alkalmazni, lásd: Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J.T. Houghton, G.J. Jenkins, J.J. Ephraums (szerk.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

Típusjóváahagyás

(1) A szivárgási veszteség egységes vizsgálatának bevezetésétől számított hat hónappal kezdődő hatállyal, a légkondicionáló rendszerek kibocsátásával kapcsolatos indokok alapján a tagállamok:

- a) nem tagadhatják meg az EK-típusjóváahagyás vagy nemzeti típusjóváahagyás megadását valamely új járműtípus tekintetében; illetve
- b) nem tilthatják meg új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy üzembe helyezését,

amennyiben a jármű, amelynek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, megfelel az ezen irányelvben megállapított követelményeknek.

(2) Attól függően, hogy melyik a későbbi időpont, a szivárgási veszteség egységes vizsgálatának bevezetésétől számított 12 hónappal vagy 2007. január 1-jével kezdődő hatállyal a tagállamok nem adnak ki EK-típusjóváahagyást, illetve nemzeti típusjóváahagyást azon járműtípusokra, amelyek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, kivéve ha a fluortartalmú üvegházhatású gázok szivárgási vesztesége nem haladja meg egypárologatós rendszer esetében a 40 g/év, illetve kétpárologatós rendszer esetében a 60 g/év mértéket.

(3) Attól függően, hogy melyik a későbbi időpont, a szivárgási veszteség egységes vizsgálatának bevezetésétől számított 24 hónappal vagy 2008. január 1-jével kezdődő hatállyal, azon új járművek vonatkozásában, amelyek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon – kivéve, ha a fluortartalmú üvegházhatású gázok szivárgási vesztesége nem haladja meg egypárologatós rendszer esetében a 40 g/év, illetve kétpárologatós rendszer esetében a 60 g/év mértéket – a tagállamok:

- a) a 70/156/EGK irányelv 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat; és
- b) elutasítják a nyilvántartásba vételt, illetve megtiltják az értékesítést és az üzembe helyezést.

(4) 2011. január 1-jével kezdődő hatállyal, azon járműtípusra vonatkozóan, amelynek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, a tagállamok nem adják meg az EK-típusjóváahagyást, illetve a nemzeti típusjóváahagyást.

(5) 2017. január 1-jével kezdődő hatállyal, azon új járművek tekintetében, amelyek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, a tagállamok:

- a) a 70/156/EGK irányelv 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat; és
- b) elutasítják a nyilvántartásba vételt, illetve megtiltják az értékesítést és az üzembe helyezést.

(6) A vonatkozó közösségi jog – így különösen az állami támogatásra vonatkozó közösségi szabályok és a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok megállapításáról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ – sérelme nélkül a tagállamok ösztönözhetik olyan légkondicionáló rendszerek beszerelését, amelyek hatékonyak, innovatívak, valamint tovább csökkentik az éghajlati hatást.

6. cikk

Utólagos beszerelés és újratöltés

(1) 2011. január 1-jével kezdődő hatállyal olyan légkondicionáló rendszer, amelyet úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, nem szerelhető be utólag olyan járművekbe, amelyek típusjövahagyása ezen időpontot követően történik. 2017. január 1-jével kezdődő hatállyal ilyen légkondicionáló rendszer nem szerelhető be utólag semmilyen járműbe.

(2) 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gáz nem tölthető egyetlen olyan jármű légkondicionáló rendszerébe sem, amelynek típusjövahagyása 2011. január 1-jén vagy azt követően történik. 2017. január 1-jével kezdődő hatállyal, 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gáz nem tölthető egyetlen jármű légkondicionáló rendszerébe sem – kivéve azon légkondicionáló rendszerek újratöltését, amelyek ilyen gázokat tartalmazznak, és amelyeknek járműbe szerelése még a fenti időpont előtt történt.

(3) Amennyiben a rendszerből rendkívüli mennyiségű hűtőközeg szivárgott ki, a légkondicionáló rendszerek szervizelésére és javítására szakosodott szolgáltatók nem tölthetik újra e berendezéseket fluortartalmú üvegházhatású gázokkal addig, amíg a szükséges javítás be nem fejeződik.

⁽¹⁾ HL L 204., 1998.7.21., 37. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

7. cikk

Végrehajtási intézkedések

(1) A Bizottság 2007. július 4-ig elfogadja a 4. és 5. cikk végrehajtására vonatkozó intézkedéseket, így különösen:

- a) a járművek EK-típusjövahagyására vonatkozó közigazgatási rendelkezéseket; és
- b) a 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázok légkondicionáló rendszerből való szivárgási veszteségének mérését szolgáló egységes vizsgálati eljárást.

(2) A Bizottság az intézkedéseket a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében említett eljárásnak megfelelően fogadja el.

(3) A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi ezeket az intézkedéseket.

(4) A (2) bekezdésben említett eljárást kell alkalmazni adott esetben az alábbiak elfogadására:

- a) a mobil légkondicionáló rendszerek hűtőközegének biztonságos működését és megfelelő szervizelését biztosító intézkedések;
- b) a légkondicionáló rendszerek üzemben lévő járművekbe való utólagos beszerelésére és üzemben lévő légkondicionáló rendszerek újratöltésére vonatkozó intézkedések, amennyiben ezek nem tartoznak a 6. cikk hatálya alá;
- c) a készítmények globális felmelegedési potenciálját meghatározó módszer kiigazítása.

8. cikk

Felülvizsgálat

(1) A gépjárművekbe szerelt légkondicionáló rendszerekből származó fluortartalmú üvegházhatású gázok kibocsátásának lehetséges visszaszorítása vagy az ilyen gázok helyettesítése tekintetében történt előrelépés alapján a Bizottság megvizsgálja,

— ki kell-e terjeszteni a meglévő jogszabályi rendelkezéseket a járművek egyéb kategóriáira is, különösen az M₂ és M₃ kategóriára, valamint az N₁ kategória II. és III. osztályára, és

— módosítani kell-e a fluortartalmú üvegházhatású gázok globális felmelegedési potenciáljára vonatkozó közösségi rendelkezéseket; a változtatásoknál figyelembe kell venni a tudományos és műszaki fejlődést, illetve az ipari terméktervezés időütemezéséből fakadó igényeket is;

és 2011. július 4-ig közzéteszi jelentését. Szükség esetén a Bizottság megfelelő jogalkotási javaslatokat terjeszt elő.

(2) Amennyiben egy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gáz, amelyre a 3. cikk 8. pontjában említett IPCC-jelentés még nem terjed ki, bekerül az IPCC egy jövőbeli jelentésébe, a Bizottság megvizsgálja, hogy indokolt-e ezen irányelv módosítása az adott gáz felvétele érdekében. Amennyiben a Bizottság szükségesnek ítéli, úgy a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében említett eljárásnak megfelelően:

- elfogadja a szükséges intézkedéseket, és
- meghatározza az ezen intézkedések alkalmazására vonatkozó átmeneti időszakokat. Ennek során a Bizottság igyekszik fenntartani az egyensúlyt a szükséges megfelelő felkészülési idő és azon kockázat között, amelyet a fluortartalmú üvegházhatású gáz a környezet számára jelent.

9. cikk

A 70/156/EGK irányelv módosítása

A 70/156/EGK irányelv ezen irányelv mellékletének 1. részével összhangban módosul.

10. cikk

Átültetés a nemzeti jogba

(1) A tagállamok 2008. január 4-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek.

A tagállamok ezeket az intézkedéseket 2008. január 5-től alkalmazzák.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

11. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

12. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2006. május 17-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

J. BORRELL FONTELLES

a Tanács részéről

az elnök

H. WINKLER

MELLÉKLET

1. RÉSZ

A 70/156/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. A IV. melléklet I. része egy új, 61 számú tétellel, valamint egy lábjegyzettel egészül ki a következőképpen:

Tárgy:	Az irányelv száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	Alkalmazási kör									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„61. Légkondicionáló rendszer	2006/40/EK	L 161. 2006.6.14., 12. o.	X			X ⁽⁸⁾						

⁽⁸⁾ Kizárólag azon N₁ kategóriájú, I. osztályú járművek vonatkozásában, amelyek leírását 70/220/EGK irányelv I. melléklete 5.3.1.4. pontjának – a 98/69/EK irányelv által beillesztett – első táblázata tartalmazza.”

2. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

- a) Az 1. függelék egy új, 61 számú tétellel egészül ki a következőképpen:

Tétel	Tárgy:	Az irányelv száma	M ₁ ≤ 2 500 (l) kg	M ₁ > 2 500 (l) kg	M ₂	M ₃
„61	Légkondicionáló rendszer	2006/40/EK	X	X”		

- b) Az 2. függelék egy új, 61 számú tétellel egészül ki a következőképpen:

Tétel	Tárgy:	Az irányelv száma	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„61	Légkondicionáló rendszer	2006/40/EK	X			W”						

- c) A 3. függelék egy új, 61 számú tétellel egészül ki a következőképpen:

Tétel	Tárgy:	Irányelv száma	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„61	Légkondicionáló rendszer	2006/40/EK			W”						

- d) A „betűjelzések jelentése” című rész a következő betűjelzéssel egészül ki:

„W Kizárólag azon N₁ kategóriájú, I. osztályú járművek vonatkozásában, amelyek leírását 70/220/EGK irányelv I. melléklete 5.3.1.4. pontjának – a 98/69/EK irányelv által beillesztett – első táblázata tartalmazza.”

2. RÉSZ

A készítmények teljes globális felmelegedési potenciáljára (GWP) vonatkozó számítási módszer

A készítmény teljes GWP-je az egyes anyagok GWP-jükkel szorzott súlyarányai összegének súlyozott átlaga.

$$\Sigma (X \text{ anyag } \% * \text{GWP}) + (Y \text{ anyag } \% * \text{GWP}) + \dots (N \text{ anyag } \% * \text{GWP})$$

ahol a % a +/- 1 %-os tűréshatárral megengedett súly szerinti hozzájárulás.

Például: a képletet egy 23 %-ban HFC-32-t, 25 %-ban HFC-125-öt és 52 %-ban HFC-134a-t tartalmazó képzelt gázelegyre alkalmazva

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

→ Teljes GWP = 1 652,5
