

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2006/40/EF

2009/EØS/69/25

av 17. mai 2006

om utslipp fra klimaanlegg i motorvogner og om endring av rådsdirektiv 70/156/EØF(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske
felleskap, særlig artikkel 95,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske
og sosiale komité⁽¹⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽²⁾, på
grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 14. mars 2006,
og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det indre marked utgjør et område uten indre grenser, der fritt varebytte og fri bevegelighet for personer, tjenester og kapital må sikres, og det er derfor innført et typegodkjenningssystem for motorvogner i Fellesskapet. De tekniske kravene for typegodkjenning av klimaanlegg i motorvogner bør harmoniseres for å unngå at det blir innført krav som varierer fra medlemsstat til medlemsstat, og for å sikre at det indre marked virker på en tilfredsstillende måte.
- 2) Stadig flere medlemsstater har til hensikt å innføre bestemmelser om bruk av klimaanlegg i motorvogner som følge av rådsvedtak 2002/358/EF av 25. april 2002 om godkjenning på Det europeiske fellesskaps vegne av Kyoto-protokollen til De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring og felles oppfyllelse av forpliktelsene som følger av denne⁽³⁾. Vedtaket forplikter Fellesskapet og dets medlemsstater til å redusere sine samlede menneskeskapte utslipp av klimagassene oppført i vedlegg A til protokollen med 8 % i forhold til 1990-nivået i tidsrommet 2008-2012. Uten samordning av gjennomføringen av disse forpliktelsene

er det fare for at det skapes hindringer for fritt varebytte for motorvogner i Fellesskapet. Det bør derfor fastsettes krav som klimaanlegg montert i kjøretøyer må oppfylle for å kunne markedsføres, og fra en bestemt dato innføres forbud mot klimaanlegg som er konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150.

- 3) Utslipp av hydrofluorkarbon-134a (HFK-134a), som har et potensial for global oppvarming på 1 300, fra klimaanlegg i motorvogner gir økt grunn til bekymring på grunn av innvirkningen på klimaendringene. Kostnadseffektive og trygge alternativer til hydrofluorkarbon-134a (HFK-134a) forventes å være tilgjengelige i nær framtid. På grunnlag av de framskritt som gjøres med hensyn til potensiell inneslutning av utslipp fra eller erstatning av fluorholdige klimagasser i slike anlegg, bør det vurderes på nytt om dette direktiv bør utvides til å omfatte andre motorvogngrupper, og om de bestemmelser som gjelder disse gassenes potensial for global oppvarming bør endres, samtidig som det tas hensyn til den teknologiske og vitenskapelige utvikling samt behovet for å respektere industriens tidsrammer for produktplanlegging.
- 4) For å sikre at forbudet mot visse fluorholdige klimagasser er effektivt, er det nødvendig å begrense muligheten for ettermontering i motorvogner av klimaanlegg konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, og å forby påfylling av slike gasser i klimaanlegg.
- 5) For å begrense utslippet av visse fluorholdige klimagasser fra klimaanlegg i motorvogner, må det fastsettes grenseverdier for lekkasjevolum, samt en prøvingsmetode for vurdering av lekkasje i klimaanlegg i motorvogner som er konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150.
- 6) For å bidra til at Fellesskapet og dets medlemsstater oppfyller sine forpliktelser i henhold til De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring, Kyoto-protokollen og vedtak 2002/358/EF, bør europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr 842/2006 av 17. mai 2006 om visse fluorholdige klimagasser⁽⁴⁾ og dette direktiv, som begge bidrar til å redusere utslipp av fluorholdige klimagasser, vedtas og offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende* samtidig.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 161 av 14.6.2006, s. 12, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 144/2006 av 8. desember 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 15 av 29.3.2007, s. 9.

⁽¹⁾ EUT C 108 av 30.4.2004, s. 62.

⁽²⁾ Europaparlamentsuttalelse av 31. mars 2004 (EUT C 103 E av 29.4.2004, s. 600), Rådets felles holdning av 21. juni 2005 (EUT C 183 E av 26.7.2005, s. 17) og Europaparlamentets holdning av 26. oktober 2005 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentets regelverksresolusjon av 6. april 2006 og rådsbeslutning av 25. april 2006.

⁽³⁾ EFT L 130 av 15.5.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ Se EUT L 161 av 14.6.2006, s. 1.

- 7) Alle kjøretøyprodusenter bør gjøre alle relevante tekniske opplysninger om installerte klimaanlegg, og gassene som brukes i dem, tilgjengelig for godkjenningmyndigheten. Når det gjelder klimaanlegg konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, bør produsenten også oppgi disse systemenes lekkasjevolum.
- 8) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommissjonen⁽¹⁾.
- 9) Dette direktiv er et av særdirektivene etter den framgangsmåte for EF-typegodkjenning som ble innført ved rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere⁽²⁾. Direktiv 70/156/EØF bør derfor endres.
- 10) Ettersom målene for dette direktiv, nemlig å kontrollere lekkasjen av fluorholdige klimagasser i klimaanlegg i kjøretøyer og fra en bestemt dato å forby klimaanlegg konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av direktivets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 11) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming⁽³⁾ oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller, som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

I dette direktiv fastsettes kravene til EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning av kjøretøyer med hensyn til utslipp

fra klimaanlegg i kjøretøyer og disse anleggenes brukssikkerhet. Det fastsettes også bestemmelser om ettermontering og etterfylling av slike anlegg.

Artikkel 2

Virkeområde

Dette direktiv får anvendelse på motorvogner i gruppe M₁ og N₁ som definert i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF. I dette direktiv begrenses kjøretøyer i gruppe N₁ til kjøretøyer i klasse I som oppført i den første tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til rådsdirektiv 70/220/EØF av 20. mars 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner⁽⁴⁾, innsatt ved europaparlaments- og rådsdirektiv 98/69/EF⁽⁵⁾.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- «kjøretøy» enhver motorvogn som omfattes av dette direktiv,
- «kjøretøytype» en type som definert i avsnitt B i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF,
- «klimaanlegg» ethvert anlegg som har som hovedformål å redusere lufttemperaturen og fuktigheten i kupeen i et kjøretøy,
- «anlegg med to fordampere» et anlegg der en fordamper er montert i motorrommet og den andre i et annet rom i kjøretøyet; alle andre anlegg skal anses for å være «anlegg med én fordamper»,
- «fluorholdige klimagasser» hydrofluorkarboner (HFK), perfluorkarboner (PFK) og svovelheksafluorid (SF₆) som nevnt i vedlegg A til Kyoto-protokollen, og stoffblandinger som inneholder disse stoffene, med unntak av stoffer som kontrolleres ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2037/2000 av 29. juni 2000 om stoffer som bryter ned ozonlaget⁽⁶⁾,
- «hydrofluorkarbon» en organisk forbindelse som består av karbon, hydrogen og fluor, og der molekylet ikke inneholder mer enn seks karbonatomer,

⁽¹⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EFT L 42 av 23.2.1970, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2006/28/EF (EUT L 65 av 7.3.2006, s. 27).

⁽³⁾ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 76 av 6.4.1970, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2003/76/EF (EUT L 206 av 15.8.2003, s. 29).

⁽⁵⁾ EFT L 350 av 28.12.1998, s. 1.

⁽⁶⁾ EFT L 244 av 29.9.2000, s. 1. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 29/2006 (EUT L 6 av 11.1.2006, s. 27).

7. «perfluorkarbon» en organisk forbindelse som består av bare karbon og fluor, og der molekylet ikke inneholder mer enn seks karbonatomer,

Artikkel 5

8. «potensial for global oppvarming» klimaoppvarmingspotensialet til en fluorholdig klimagass i forhold til karbondioksids potensial. Potensial for global oppvarming (GWP) beregnes i form av oppvarmingspotensialet over et tidsrom på 100 år for ett kilogram av en gass i forhold til ett kilogram CO₂. De relevante GWP-verdier er de som offentliggjøres i den tredje vurderingsrapport vedtatt av FNs klimapanel (2001 IPCC GWP-verdier)⁽¹⁾,

9. «stoffblanding» en blanding som består av to eller flere stoffer, og der minst ett av stoffene er en fluorholdig klimagass. Stoffblandingsens samlede potensial for global oppvarming⁽²⁾ skal bestemmes i samsvar med del 2 i vedlegget,

10. «ettermontering» montering av et klimaanlegg i et kjøretøy etter at det har blitt registrert.

Typegodkjenning

1. Fra og med seks måneder etter datoen da en harmonisert lekkasjedeteksjonsprøving vedtas, skal medlemsstatene med begrunnelse i utslipp fra klimaanlegg ikke

a) nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for en ny kjøretøytype, eller

b) forby registrering, salg eller ibruktaking av nye kjøretøyer,

dersom kjøretøyet som er utstyrt med et klimaanlegg konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, oppfyller kravene i dette direktiv.

2. Fra og med tolv måneder etter datoen da en harmonisert lekkasjedeteksjonsprøving vedtas, eller 1. januar 2007, avhengig av hvilken dato som kommer sist, skal medlemsstatene ikke lenger gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for en kjøretøytype utstyrt med et klimaanlegg konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, med mindre lekkasjevolumet fra anlegget ikke overstiger 40 gram fluorholdige klimagasser per år for et anlegg med én fordampner, eller 60 gram fluorholdige klimagasser per år for et anlegg med to fordampere.

3. Fra og med 24 måneder etter datoen da en harmonisert lekkasjedeteksjonsprøving vedtas, eller 1. januar 2008, avhengig av hvilken dato som kommer sist, skal medlemsstatene når det gjelder nye kjøretøyer utstyrt med klimaanlegg konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, med mindre lekkasjevolumet fra anlegget ikke overstiger 40 gram fluorholdige klimagasser per år for et anlegg med én fordampner, eller 60 gram fluorholdige klimagasser per år for et anlegg med to fordampere

a) anse samsvarssertifikatene som ugyldige i henhold til artikkel 7 nr. 1 i direktiv 70/156/EØF, og

b) nekte registrering og forby salg og ibruktaking.

4. Fra og med 1. januar 2011 skal medlemsstatene ikke lenger gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for en kjøretøytype utstyrt med et klimaanlegg konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150.

Artikkel 4

Medlemsstatenes forpliktelser

1. Medlemsstatene skal gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning, alt etter hva som er relevant, med hensyn til utslipp fra klimaanlegg bare til kjøretøytyper som oppfyller kravene i dette direktiv.

2. For å gi typegodkjenning av hele kjøretøyet i henhold til artikkel 4 nr. 1 bokstav a) i direktiv 70/156/EØF, skal medlemsstatene sikre at produsenter framlegger opplysninger om hvilken type kjølemiddel som benyttes i klimaanlegg som er montert i nye motorvogner.

3. For typegodkjenning av kjøretøyer med klimaanlegg som er konstruert for å inneholde en fluorholdig klimagass med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, skal medlemsstatene sikre, i samsvar med den harmoniserte lekkasjedeteksjonsprøvingen nevnt i artikkel 7 nr. 1, at slike gassers lekkasjevolum ikke overstiger grenseverdiene fastsatt i artikkel 5.

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

⁽²⁾ Ved beregning av GWP for ikke-fluorholdige klimagasser i stoffblandinger skal verdiene offentliggjort i den første vurderingsrapporten fra IPCC anvendes, se *Climate Change, The IPCC Scientific Assessment*, J.T. Houghton, G.J. Jenkins, J.J. Ephraums (ed.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

5. Fra og med 1. januar 2017 skal medlemsstatene når det gjelder nye kjøretøyer utstyrt med klimaanlegg konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150

a) anse samsvarssertifikatene som ugyldige i henhold til artikkel 7 nr. 1 i direktiv 70/156/EØF, og

b) nekte registrering og forby salg og ibruktaking.

6. Uten at det berører relevant fellesskapsrett, særlig fellesskapsbestemmelser om statsstøtte og europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter samt regler for informasjonssamfunnstjenester⁽¹⁾, kan medlemsstatene fremme installasjon av klimaanlegg som er effektive og nyskapende, og som ytterligere reduserer klimapåvirkningen.

Artikkel 6

Ettermontering og etterfylling

1. Fra og med 1. januar 2011 skal klimaanlegg som er konstruert for å inneholde fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, ikke ettermonteres i kjøretøyer som er typegodkjent fra og med nevnte dato. Fra og med 1. januar 2017 skal slike klimaanlegg ikke ettermonteres i noen kjøretøyer.

2. Klimaanlegg som er montert i kjøretøyer som typegodkjennes fra og med 1. januar 2001, skal ikke fylles med fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150. Fra og med 1. januar 2017 skal klimaanlegg i alle kjøretøyer ikke fylles med fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150, med unntak av etterfylling av klimaanlegg som inneholder slike gasser og som har blitt montert i kjøretøyer før denne dato.

3. Tjenesteytere som tilbyr vedlikehold og reparasjon av klimaanlegg, skal ikke fylle slike anlegg med fluorholdige klimagasser dersom en unormal mengde av kjølemiddelet har lekket ut fra anlegget, før de nødvendige reparasjoner er utført.

Artikkel 7

Gjennomføringstiltak

1. Kommisjonen skal innen 4. juli 2007 vedta tiltakene for gjennomføring av artikkel 4 og 5, særlig

a) de administrative bestemmelser for EF-typegodkjenning av kjøretøyer, og

b) en harmonisert lekkasjedeteksjonsprøving for måling av lekkasjevolumet fra klimaanlegg av fluorholdige klimagasser med et potensial for global oppvarming på mer enn 150.

2. Kommisjonen skal vedta tiltakene etter framgangsmåten nevnt i artikkel 13 i direktiv 70/156/EØF.

3. Kommisjonen skal offentliggjøre disse tiltakene i *Den europeiske unions tidende*.

4. Framgangsmåten nevnt i nr. 2 får, der det er relevant, anvendelse på

a) tiltak som er nødvendige for å sikre brukssikkerheten ved, og riktig vedlikehold av, kjølemidler i mobile klimaanlegg,

b) tiltak som gjelder ettermontering av klimaanlegg i kjøretøyer i bruk og etterfylling av klimaanlegg i bruk, dersom dette ikke omfattes av artikkel 6,

c) tilpasning av metoden for bestemmelse av stoffblandings relevante potensial for global oppvarming.

Artikkel 8

Gjennomgåelse

1. På grunnlag av de framskritt som gjøres med hensyn til potensiell inneslutning av utslipp fra, eller erstatning av fluorholdige klimagasser i, klimaanlegg montert i kjøretøyer, skal Kommisjonen undersøke om

– det nåværende regelverk bør utvides til å omfatte andre kjøretøygrupper, særlig gruppe M₂ og M₃, samt klasse II og III i gruppe N₁, og

– fellesskapsbestemmelser om fluorholdige klimagassers potensial for global oppvarming bør endres; eventuelle endringer bør ta hensyn til den teknologiske og vitenskapelige utvikling samt behovet for å respektere industriens tidsrammer for produktplanlegging,

og offentliggjøre en rapport senest 4. juli 2011. Om nødvendig skal den framlegge hensiktsmessige forslag til regelverk.

⁽¹⁾ EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37. Direktivet sist endret ved tiltredsaksen av 2003.

2. Dersom en fluorholdig klimagass med et potensial for global oppvarming på mer enn 150 som ennå ikke omfattes av IPCC-rapporten nevnt i artikkel 3 nr. 8, tas med i en senere IPCC-rapport, skal Kommisjonen vurdere om det er hensiktsmessig å endre dette direktiv for å ta med denne gassen. Dersom Kommisjonen anser det nødvendig, skal den etter framgangsmåten nevnt i artikkel 13 i direktiv 70/156/EØF

- vedta de nødvendige tiltak og
- fastsette overgangsperioder for anvendelsen av disse tiltakene. Når den gjør dette, skal Kommisjonen finne en balanse mellom behovet for en passende gjennomføringsfrist og den risiko som fluorholdige klimagasser utgjør for miljøet.

Artikkel 9

Endringer av direktiv 70/156/EØF

Direktiv 70/156/EØF endres i samsvar med del 1 i vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 10

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 4. januar 2008 vedta og kunnngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 5. januar 2008.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunnngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 11

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunnngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 12

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 17. mai 2006.

For Europaparlamentet

J. BORRELL FONTELLES

President

For Rådet

H. WINKLER

Formann

VEDLEGG

DEL 1

I direktiv 70/156/EØF gjøres følgende endringer:

1. I vedlegg IV del I skal nytt nr. 61 med fotnote lyde:

«Emne	Direktiv	Henvisning til EFT/EUT	Anvendelse										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
«61. Klima-anlegg	(2006/40/EF)	L 161 av 14.6.2006, s. 12.	X			X ⁽⁸⁾							

⁽⁸⁾ Bare for kjøretøyer i gruppe N₁ klasse I som definert i første tabell i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, innsatt ved direktiv 98/69/EF.»

2. I vedlegg XI gjøres følgende endringer:

- a) I tillegg 1 skal nytt nr. 61 lyde:

Nr.	Emne	Direktiv	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
«61	Klima-anlegg	2006/40/EF	X	X»		

- b) I tillegg 2 skal nytt nr. 61 lyde:

Nr.	Emne	Direktiv	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«61	Klima-anlegg	2006/40/EF	X			W»						

- c) I tillegg 3 skal nytt nr. 61 lyde:

Nr.	Emne	Direktiv	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«61	Klima-anlegg	2006/40/EF			W»						

- d) I «Forklaring på bokstavene» skal ny bokstav W lyde:

«W Bare for kjøretøyer i gruppe N₁ klasse I som definert i første tabell i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, innsatt ved direktiv 98/69/EF.»

DEL 2**Metode for beregning av en stoffblandings samlede potensial for global oppvarming (GWP)**

En stoffblandings samlede GWP er et veid gjennomsnitt som utledes fra summen av de enkelte stoffenes massefraksjoner, multiplisert med deres GWP-verdier.

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

der % er vekt faktoren med en vekt toleranse på +/- 1 %.

Eksempel: ved anvendelse av formelen på en hypotetisk gassblanding som består av 23 % HFK-32, 25 % HFK-125 og 52 % HFK-134a

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

→ Samlet GWP = 1 652,5.
