

ДИРЕКТИВА 2006/40/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 17 май 2006 година

относно емисиите на климатични системи в моторни превозни средства и за изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора², в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 14 март 2006 г.,

като имат предвид, че:

(1) Вътрешният пазар се състои от пространство без вътрешни граници, в което свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали трябва да бъде гарантирано, и че за тази цел е създадена система на Общността за типово одобрение на моторни превозни средства. Техническите изисквания за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на климатичните системи следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне приемането на изисквания, които се различават в отделните държави-членки, и за да се осигури правилното функциониране на вътрешния пазар.

(2) Нарастващ брой от държави-членки възнамеряват да регулират употребата на климатични системи в моторните превозни средства като следствие от Решение 2002/358/ЕО на Съвета от 25 април 2002 г. относно одобрението от страна на Европейската общност, на Протокола от Киото към Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата и съвместното изпълнение на ангажиментите по тях³. Решението обвързва Общността и нейните държави-членки в периода 2008 - 2012 г. да намалят своите общи антропогенни емисии на парникови газове, изброени в приложение А към Протокола от Киото, с 8 % в сравнение с равнищата от 1990 г. Некоординираното изпълнение на тези ангажименти носи риск за създаване на бариери за свободното движение на моторни превозни средства в Общността. Следователно, уместно е да се установят изискванията, които трябва да

⁽¹⁾ ОВ С 108, 30.4.2004 г., стр. 62.

⁽²⁾ Становище на Европейския парламент, дадено на 31 март 2004 г. (ОВ С 103 Е, 29.4.2004 г., стр. 600), Общата позиция на Съвета от 21 юни 2005 г. (ОВ С 183 Е, 26.7.2005 г., стр. 17) и Позицията на Европейския парламент от 26 октомври 2005 г. (все още не е публикувана в *Официален вестник*). Законодателна резолюция на Европейския парламент от 6 април 2006 г. и Решение на Съвета от 25 април 2006 г.

⁽³⁾ ОВ L 130, 15.5.2002 г., стр. 1.

бъдат изпълнени по отношение на климатичните системи, монтирани в моторните превозни средства, за да се разрешат на пазара и да се забранят от определена дата въздушните климатични системи, проектирани да съдържат флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150.

(3) Емисиите на хидрофлуоровъглерод-134а (HFC-134a), който има потенциал за глобално затопляне 1 300, от климатичните системи в моторните превозни средства поражда нарастваща загриженост поради въздействието им за изменението на климата. Ефективни по отношение на разходите и безопасни алтернативи на хидрофлуоровъглерод-134а (HFC-134a) се очаква да са налични в близкото бъдеще. Следва да се направи преглед с оглед установяване, в светлината на прогреса за потенциално ограничаване на емисиите от, или замяната на флуорирани парникови газове в такива системи, дали настоящата директива трябва да бъде разширена към други категории моторни превозни средства и дали разпоредбите, засягащи потенциала за глобално затопляне на тези газове трябва да бъдат изменени, като се вземат предвид технологичния и научен напредък и необходимостта да са спазват времевите планови мащаби за индустриалните продукти.

(4) С оглед гарантиране, че забраната на определени флуорирани парникови газове е ефективна, необходимо е да се ограничи възможността за последващо монтиране в моторните превозни средства на климатични системи, проектирани да съдържат флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150 и да се забрани напълването на климатични системи с такива газове.

(5) С оглед ограничаване на емисиите на определени флуорирани парникови газове от въздушните климатични системи в моторните превозни средства необходимо е да се предвидят пределни стойности за нивата на течовете и процедура за изпитване за установяването на течове в климатичните системи, проектирани да съдържат флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150, и които са монтирани в моторните превозни средства.

(6) С оглед допринасяне за изпълнението на ангажиментите на Общността и нейните държави-членки съгласно Рамковата конвенция на Обединените нации за изменението на климата, Протокола от Киото и Решение 2002/358/ЕО на Съвета, Регламент (ЕО) № 842/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 г. относно някои флуорирани парникови газове ⁽⁴⁾ и настоящата Директива, които допринасят за намаляването на емисиите на флуорирани парникови газове, трябва да бъдат приети и публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* едновременно.

(7) Всеки производител на превозни средства трябва да предостави на одобряващия орган цялата релевантна техническа информация относно инсталираните климатични системи и газовете, използвани в тях. В случая на въздушни климатични системи, проектирани да съдържат флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150, производителят трябва да предостави и нормата на течове от тези системи.

(8) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно

⁽⁴⁾ Виж страница 1 от настоящия Официален вестник

установяване на процедурите за упражняването на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽⁵⁾.

(9) Настоящата директива е една от отделните директиви за общностната процедура за типово одобрение, която бе установена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. относно сближаването на законодателствата на държавите-членки отнасящи се за типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽⁶⁾. Следователно, Директива 70/156/ЕИО трябва да бъде съответно изменена.

(10) Тъй като целите на настоящата директива, а именно да контролира течовете на специфични флуорирани парникови газове във въздушните климатични системи, монтирани в превозни средства и да забрани от определена дата въздушни климатични системи, проектирани да съдържат флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопяне по-висок от 150 -не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки, действащи сами и следователно, по причина на мащаба и ефектите на настоящата директива, могат да бъдат постигнати по-добре на ниво Общността, Общността може да приеме мерки, в съответствие с принципа на субсидиарност, както е установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, както е установен в същия член, настоящата директива не отива по-далече от това, което е необходимо за постигането на тези цели.

(11) В съответствие с параграф 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество⁷, държавите-членки се насърчават да съставят, за себе си и в интерес на Общността, собствени таблици, които да илюстрират колкото е възможно съотношението между настоящата директива и мерките за транспониране и да ги направят публично достояние,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

Настоящата директива установява изискванията за общностно или национално типово одобрение на превозни средства по отношение на емисиите от и безопасното функциониране на климатичните системи, монтирани в превозните средства. Тя също така установява разпоредби за повторното монтиране и повторното пълнене на такива системи.

Член 2

Обхват

⁽⁵⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

⁽⁶⁾ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/28/ЕО на Комисията (ОВ L 65, 7.3.2006 г., стр. 27).

⁽⁷⁾ ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

Директивата се прилага по отношение на моторни превозни средства от категории M₁ и N₁, както са определени в приложение II към Директива 70/156/ЕИО. По смисъла на настоящата директива, превозните средства от категория N₁ се ограничават до тези от клас I, както е описан в първата таблица в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г за сближаване на законодателството на държавите-членки относно мерките, които трябва да се приемат за контрол върху замърсяването на въздуха от газовете на двигателите с принудително запалване, с които са оборудвани моторните превозни средства⁸, както е добавено с Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁹.

Член 3

Определения

По смисъла на настоящата директива, се прилагат следните определения:

1. „превозно средство” означава всяко моторно превозно средство, попадащо в обхвата на настоящата директива;
2. „тип превозно средство” означава тип, както е дефиниран в раздел Б на приложение II към Директива 70/156/ЕИО;
3. „климатични система” означава всяка система, чиято главна цел е да намалява въздушната температура и влажността на пасажерското отделение на превозното средство;
4. „двойна изпарителна система” означава система, в която един изпарител е монтиран в двигателното отделение на превозното средство, а другият в различно отделение на превозното средство; всички други системи ще се считат за „единични изпарителни системи”;
5. „флуорирани парникови газове” означава хидрофлуоровъглероди (HFCи), перфлуоровъглероди (PFСи) и серен хексафлуорид (SF₆), както са изброени в приложение I към Протокола от Киото и препаратите, които съдържат тези вещества, но изключва веществата, контролирани съгласно Регламент (ЕО) № 2037/2000 на Европейския парламент и на Съвета от 29 юни 2000 г. относно вещества, които нарушават озоновия слой⁽¹⁰⁾;
6. „хидрофлуоровъглерод” означава органично съединение, състоящо се от въглерод, водород и флуор, и в което няма повече от шест въглеродни атома в молекулата;
7. „перфлуоровъглерод” означава органично съединение, състоящо се само от въглерод и флуор, и в което няма повече от шест въглеродни атома в молекулата;

⁽⁸⁾ ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1. Директивата, последно изменена с Директива 2003/76/ЕО на Комисията (ОВ № L 206, 15.8.2003 г., стр. 29).

⁽⁹⁾ ОВ № L 350, 28.12.1998 год., стр. 1.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 244, 29. 9. 2000 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 29/2006 на Комисията (ОВ L 6, 11. 1. 2006 г., стр. 27).

8. „потенциал за глобално затопляне” означава потенциал за климатично затопляне на даден флуориран парников газ по отношение на този на въглеродния диоксид. Потенциалът за глобално затопляне (ПГЗ) се изчислява чрез 100-годишния потенциал на един килограм газ по отношение на един килограм CO₂. Съответните стойности за ПГЗ, са тези, които са публикувани в Третия доклад за оценка, приет от Междуправителствената група по изменение на климата (стойности за 2001 г. МПГИК ПГЗ)⁽¹¹⁾;

9. „препарат” означава смес, съставена от две или повече вещества, от които поне едно е флуориран парников газ. Общият потенциал за глобално затопляне¹² на препарата се определя в съответствие с част 2 на приложението;

10. „последващо монтиране” означава инсталирането на климатична система в моторното средство, след като то е било регистрирано.

Член 4

Задължения на държавите-членки

1. Според това, когато е уместно, държавите-членки предоставят типово одобрение на Общността или национално типово одобрение по отношение на емисиите от климатични системи само на типове превозни средства, които отговарят на изискванията на настоящата директива.

2. По смисъла на предоставянето на типово одобрение за цялото превозно средство по силата на член 4, параграф 1, буква а) от Директива 70/156/ЕИО, държавите-членки гарантират, че производителите предоставят информация за типа хладилен агент, използван във въздушните климатични системи, монтирани в нови моторни превозни средства.

3. За целта на типовото одобрение на превозни средства, в които са монтирани климатични системи, проектирани да съдържат флуориран парников газ с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150, държавите-членки гарантират, че в съответствие с хармонизираното изпитание за детекция на течове, предвидено в член 7, параграф 1, нормата за теч на такива газове няма да надхвърля максимално допустимите граници, посочени в член 5.

Член 5

Типово одобрение

⁽¹¹⁾ МПГИК. Трета оценка за изменението на климата 2001 г. Доклад на Междуправителствената група по изменение на климата (IPCC Third Assessment. Climate Change 2001. A Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (<http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm>).

⁽¹²⁾ За изчисляването на ПГЗ на не-флуорирани парникови газове в препарати, се прилагат стойностите, публикувани в Първата научна оценка на МПГИК. Виж: Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J.T.Houghton, G.J.Jenkins, J.J.Ephraums (ed.), Cambridge University press, Cambridge (UK), 1990.

1. Считано в срок от шест месеца от датата на приемането на хармонизираното изпитване за детектиране на течове, държавите-членки не могат, на основания, свързани с емисии от въздушни климатични системи:

а) да откажат по отношение на нов тип превозно средство да предоставят общностно типово одобрение, или национално типово одобрение; или

б) да забранят регистрацията, продажбата или влизането в сервиз на нови превозни средства,

ако превозното средство, в което е монтирана климатична система, проектирана да съдържа флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150 отговаря на изискванията на настоящата директива.

2. Считано в срок от 12 месеца от датата на приемането на хармонизираното изпитване за детекция на течове, или 1 януари 2007 г., в зависимост от това кой е по-късен, държавите-членки вече няма да предоставят типово одобрение на Общността, или национално типово одобрение за тип превозно средство, в което е монтирана климатична система, проектирана да съдържа флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150, освен ако нормата за теч от тази система не надхвърля 40 грама флуорирани парникови газове годишно за единична изпарителна система, или 60 грама флуоринирани парникови газове годишно за двойна изпарителна система.

3. Считано в срок от 24 месеца от датата на приемането на хармонизираното изпитване за детекция на течове или 1 януари 2008 г., в зависимост от това кой е по-късен, по отношение на нови превозни средства, в които е монтирана климатична система, проектирана да съдържа флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150, освен ако нормата за теч от тази система не надхвърля 40 грама флуорирани парникови газове годишно за единична изпарителна система или 60 грама флуорирани парникови газове годишно за двойна изпарителна система, държавите-членки:

а) считат сертификатите за съответствие за невалидни по смисъла на член 7, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО; и

б) ще отказват регистрацията и ще забраняват продажбата или влизането в сервиз.

4. Считано от 1 януари 2017 г. държавите-членки вече няма да предоставят типово одобрение на Общността или национално типово одобрение за тип превозно средство, в което е монтирана климатична система, проектирана да съдържа флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150.

5. Считано от 1 януари 2011 г., по отношение на нови превозни средства, в които е монтирана климатична система, проектирана да съдържа флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150, държавите-членки:

а) считат сертификатите за съответствие за невалидни по смисъла на член 7, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО; и

б) ще отказват регистрацията и забраняват продажбата или влизането в сервиз.

6. Без да се накърнява съответното законодателство на Общността, и по-специално правилата на Общността за държавни помощи и Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. относно определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и правила¹³, държавите-членки могат да насърчават инсталирането на климатични системи, които са ефективни, новаторски и намаляват още въздействието върху климата.

Член 6

Последващо монтиране и повторно пълнене

1. Считано от 1 януари 2011 г. климатични системи, проектирани да съдържат флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150 няма да бъдат последващо монтирани на превозни средства, които са били типово-одобрени от тази дата нататък. Считано от 1 януари 2017 г. такива климатични системи няма да бъдат последващо монтирани на каквито и да е превозни средства.

2. Климатични системи, монтирани на превозни средства, които са били типово одобрени на или след 1 януари 2011 г.а няма да бъдат пълнени с флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150. Считано от 1 януари 2017 въздушните климатични системи във всички превозни средства няма да бъдат пълнени с флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150, с изключение на повторно пълнене на въздушните климатични системи, съдържащи тези газове, които са били монтирани на превозните средства преди тази дата.

3. Доставчиците на сервиз, които предлагат сервиз и ремонт на въздушни климатични системи няма да пълнят това оборудване с флуорирани парникови газове, ако ненормално количество от хладилния агент е изтекъл от системата, докато не е завършен необходимия ремонт.

Член 7

Мерки за прилагане

1. До 4 юли 2007 г. Комисията приема мерките за прилагане на член 4 и член 5, и по-специално:

а) административните разпоредби за типово одобрение на Общността на превозни средства; и

б) хармонизирано изпитване за детекция на течове за измерването на норматата за теч на флуорирани парникови газове с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150 от въздушните климатични системи.

⁽¹³⁾ ОВ L 204, 21. 7. 1998 г., стр. 37. Директива, последно изменена с Акта за присъединяване от 2003 г.

2. Комисията приема мерките в съответствие с процедурата, предвидена в член 13 от Директива 70/156/ЕИО.

3. Комисията публикува тези мерки в *Официален вестник на Европейския съюз*.

4. Процедурата, упомената в параграф 2 се прилага за приемането, когато е уместно, на:

а) мерки, необходими за гарантиране на безопасното функциониране и правилния сервиз на хладилни агенти в мобилни климатични системи;

б) мерки, отнасящи се до последващото монтиране в превозни средства в движение на въздушни климатични системи и повторното пълнене на въздушни климатични системи в употреба до степента, предвидена в член 6.

в) приспособяването на метода за определяне на съответния потенциал за глобално затопляне на препарати.

Член 8

Преглед

1. На основата на напредъка в потенциалното ограничаване на емисиите от, или замаяната на флуорирани парникови газове във въздушните климатични системи, монтирани в моторни превозни средства, Комисията ще разгледа дали:

- настоящото законодателство следва да бъде разпространено към други категории превозни средства, и по-специално категории М₂ и М₃, както и класове II и III на категория N₁,

- разпоредбите на Общността, отнасящи се за потенциала за глобално затопляне на флуорирани парникови газове, трябва да бъде изменено; всякакви промени следва да отчетат технологичния и научен напредък и необходимостта да се спазват индустриалните времеви мащаби за продуктовото планиране,

и публикува доклад до 4 юли 2011 г. Където е необходимо, тя представя подходящи законодателни предложения.

2. Когато даден флуориниран парников газ с потенциал за глобално затопляне по-висок от 150, който все още не е включен в доклада на Междуправителствената група по изменение на климата, спомената в член 3, параграф 8, бъде включен в бъдещ доклад на Междуправителствената група по изменение на климата, Комисията ще прецени дали е подходящо да се измени настоящата директива с оглед този газ да бъде включен. Ако Комисията счете за нужно, в съответствие с процедурата, предвидена в член 13 от Директива 70/156/ЕИО, тя:

- ще приеме необходимите мерки; и

- ще определи преходни периоди за прилагането на тези мерки. Правейки това, Комисията трябва да намери баланс между необходимостта от подходящо водещо време и риска, който създава съответния флуориран парников газ за околната среда.

Член 9

Изменения на Директива 70/156/ЕИО

С настоящото Директива 70/156/ЕИО се изменя в съответствие с част 1 на приложението към настоящата директива.

Член 10

Транспониране

1. Държавите-членки приемат и публикуват закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди 4 януари 2008 г.

Те прилагат тези разпоредби считано от 5 януари 2008 г.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, регулирана от настоящата директива.

Член 11

Влизане в сила

Настоящата директива влиза сила на 20-тия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 12

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 17 май 2006 година.

За Европейския парламент:
Председател:
J. BORELL FONTELLES

За Съвета:
Председател:
H. WINKLE

ПРИЛОЖЕНИЕ

ЧАСТ 1

Директива 70/156/ЕИО се изменя, както следва:

1. В Приложение IV, част 1, се добавя нова рубрика, с номер 61 и бележка под линия, както следва:

Предмет	Директива №	Позоваване на Официален вестник	Приложимост										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
“61.Климатична система	(2006/40/ЕО)	L 161, 14.6.2006 г., стр.12	X			X ⁽⁸⁾							

⁽⁸⁾ Само за превозни средства от категория N₁, клас I, както е описано в първата таблица в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, както е добавено с Директива 98/69/ЕО

Приложение XI се изменя, както следва:

- а) в допълнение 1 се добавя нова рубрика, с номер 61, както следва:

Рубрика	Предмет	Директива №	M ₁ < 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ ≥ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
“61.	„климатична система	2006/40/ЕО	X	X”		

б) в допълнение 2 се добавя нова рубрика, с номер 61 както следва:

Рубрика	Предмет	Директива №	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“61.	„Климатична система	2006/40/ЕО	X			W”						

в) в допълнение 3 се добавя нова рубрика, с номер 61 както следва:

Рубрика	Предмет	Директива №	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“61.	„Климатична система	2006/40/ЕО	X			W”						

г) в „Значение на буквите” се добавя следната буква:

„W Само за превозни средства от категория N₁, клас I, както е описан в първата таблица в точка 5.3.1.4. от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, както е добавено с Директива 98/69/ЕО”

ЧАСТ 2

Метод за изчисляване на общия потенциал за глобално затопляне (ПГЗ) за препарат

Общият ПГЗ за препарат е претеглена средна величина, получена от сумата на тегловите фракции на отделните вещества умножена по техните ПГЗи.

$$\Sigma (\text{Вещество X \%} \times \text{ПГЗ}) + (\text{Вещество Y \%} \times \text{ПГЗ}) + \dots (\text{Вещество N \%} \times \text{ПГЗ})$$

Където % е приносът в тегло с теглова толерантност от +/- 1 %.

Например: прилагайки формулата по отношение на теоретична смес от газове, състояща се от 23 % HFC-32; 25 % HFC-125 и 52 % HFC-134a:

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

→ Общ ПГЗ = 1 652,5