

**DYREKTYWA 2006/40/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 17 maja 2006 r.

**dotycząca emisji z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>, uwzględniając wspólny projekt zatwierdzony przez komitet pojednawczy w dniu 14 marca 2006 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym musi być zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału; w tym celu istnieje wspólnotowy system homologacji typu dla pojazdów silnikowych. Wymogi techniczne dla homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów klimatyzacji powinny zostać zharmonizowane w celu uniknięcia przyjmowania różnych wymogów w poszczególnych Państwach Członkowskich i zapewnienia prawidłowego działania rynku wewnętrznego.
- (2) Rosnąca liczba Państw Członkowskich zamierza uregulować kwestię stosowania systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych w wyniku decyzji Rady 2002/358/WE z dnia 25 kwietnia 2002 r. dotyczącej zatwierdzenia w imieniu Wspólnoty Europejskiej Protokołu z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu i wspólnej realizacji wynikających z niego zobowiązań <sup>(3)</sup>. Decyzja ta zobowiązuje Wspólnotę i jej Państwa Członkowskie do zredukowania w latach 2008–2012 ich zagregowanych antropogenicznych emisji gazów cieplarnianych wyszczególnionych w załączniku A do Protokołu z Kioto o 8 % w porównaniu do poziomów z 1990 r. Nieskoordynowane wykonanie tych zobowiązań niesie ze sobą ryzyko stworzenia barier dla swobodnego przepływu pojazdów silnikowych we Wspólnocie. Dlatego też właściwe jest ustalenie wymogów, jakie mają spełniać systemy klimatyzacji instalowane w pojazdach, tak aby mogły być wprowadzone do obrotu, oraz wprowadzenie, od określonej daty, zakazu stosowania systemów klimatyzacji zaprojektowanych w taki sposób, aby zawierały fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150.
- (3) Emisje wodorofluorowęglowodoru-134a (HFC-134a), którego współczynnik ocieplenia globalnego wynosi 1300, z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych stanowią coraz poważniejszy problem ze względu na ich wpływ na zmiany klimatyczne. Przewiduje się, że opłacalne i bezpieczne alternatywy dla wodorofluorowęglowodoru-134a (HFC-134a) będą dostępne w niedalekiej przyszłości. W świetle postępów w zakresie potencjalnego ograniczania emisji fluorowanych gazów cieplarnianych z takich systemów lub zastąpienia tych gazów powinno się dokonać przeglądu w celu ustalenia, czy zakres niniejszej dyrektywy powinien zostać rozszerzony na inne kategorie pojazdów silnikowych i czy powinny zostać zmienione przepisy dotyczące współczynnika ocieplenia globalnego tych gazów, biorąc pod uwagę rozwój technologiczny i naukowy oraz potrzebę przestrzegania ram czasowych planowania produkcji przemysłowej.
- (4) W celu zapewnienia przestrzegania zakazu stosowania niektórych fluorowanych gazów cieplarnianych istnieje potrzeba ograniczenia możliwości modernizowania pojazdów silnikowych z wykorzystaniem systemów klimatyzacji zaprojektowanych w taki sposób, aby zawierały fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150 oraz wprowadzenia zakazu napełniania systemów klimatyzacji takimi gazami.
- (5) W celu ograniczenia emisji niektórych fluorowanych gazów cieplarnianych z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych konieczne jest ustalenie wartości granicznych wskaźnika wycieku i procedury diagnostycznej do oceny wycieku w systemach klimatyzacji zaprojektowanych w taki sposób, aby zawierały fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150, które są instalowane w pojazdach silnikowych.
- (6) W celu przyczynienia się do wykonania zobowiązań Wspólnoty i jej Państw Członkowskich, wynikających z Ramowej konwencji NZ w sprawie zmian klimatu, Protokołu z Kioto i decyzji 2002/358/WE, rozporządzenie (WE) nr 842/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie niektórych fluorowanych gazów cieplarnianych <sup>(4)</sup> oraz niniejsza dyrektywa, które wspólnie przyczyniają się do redukcji emisji fluorowanych gazów cieplarnianych, powinny być przyjęte i opublikowane w tym samym czasie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 108 z 30.4.2004, str. 62.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 31 marca 2004 r. (Dz.U. C 103 E z dnia 29.4.2004, str. 600), wspólne stanowisko Rady z dnia 21 czerwca 2005 r. (Dz.U. C 183 E z 26.7.2005, str. 17) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 października 2005 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 6 kwietnia 2006 r. i decyzja Rady z dnia 25 kwietnia 2006 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 130 z 15.5.2002, str. 1.

<sup>(4)</sup> Patrz: 1 str. niniejszego Dziennika Urzędowego.

- (7) Każdy producent pojazdów powinien udostępnić organowi przyznającemu homologację wszystkie odpowiednie informacje techniczne dotyczące zainstalowanych systemów klimatyzacji i stosowanych w nich gazów. W przypadku systemów klimatyzacji zaprojektowanych w taki sposób, aby zawierały fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150, producent powinien udostępnić również informacje na temat wskaźnika wycieku w takich systemach.
- (8) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(1)</sup>.
- (9) Niniejsza dyrektywa jest jedną z osobnych dyrektyw dotyczących procedury homologacji typu WE, wprowadzonej dyrektywą Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep <sup>(2)</sup>. Dlatego też należy odpowiednio zmienić dyrektywę 70/156/EWG.
- (10) Ze względu na fakt, że cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie kontrola wycieków określonych fluorowanych gazów cieplarnianych z systemów klimatyzacji zainstalowanych w pojazdach oraz wprowadzenie od określonej daty zakazu stosowania systemów klimatyzacji zaprojektowanych w taki sposób, aby zawierały fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150, nie mogą zostać osiągnięte w wystarczający sposób przez Państwa Członkowskie działające indywidualnie, a ze względu na skalę i skutki niniejszej dyrektywy możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tych celów.
- (11) Zgodnie z ust. 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa <sup>(3)</sup> zachęca się Państwa Członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

### Przedmiot

Niniejsza dyrektywa określa wymogi dla homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu pojazdów w odniesieniu do emisji

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2006/28/WE (Dz.U. L 65 z 7.3.2006, str. 27).

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

z systemów klimatyzacji instalowanych w pojazdach i ich bezpiecznego działania. Ponadto określa ona przepisy dotyczące modernizowania i ponownego napełniania takich systemów.

Artykuł 2

### Zakres

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, jak określono w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG. Do celów niniejszej dyrektywy pojazdy kategorii N<sub>1</sub> są ograniczone do pojazdów klasy I, jak określono w pierwszej tabeli w pkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z pojazdów silnikowych <sup>(4)</sup>, dodanej dyrektywą 98/69/WE <sup>(5)</sup> Parlamentu Europejskiego i Rady.

Artykuł 3

### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1. „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy objęty zakresem niniejszej dyrektywy;
2. „typ pojazdu” oznacza typ zdefiniowany w sekcji B załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG;
3. „system klimatyzacji” oznacza każdy system, którego głównym celem jest obniżenie temperatury i wilgotności powietrza w kabinie pasażerskiej pojazdu;
4. „system podwójnego parownika” oznacza system, w którym jeden parownik jest zamontowany w komorze silnikowej, a drugi w innej komorze pojazdu, natomiast wszystkie inne systemy są uważane za „systemy pojedynczego parownika”;
5. „fluorowane gazy cieplarniane” oznaczają wodorofluorowęglowodory (HFC), perfluorowęglowodory (PFC) i heksafluorek siarki (SF<sub>6</sub>), określone w załączniku A do Protokołu z Kioto oraz preparaty zawierające te substancje, z wyłączeniem substancji kontrolowanych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową <sup>(6)</sup>;
6. „wodorofluorowęglowodór” oznacza związek organiczny złożony z węgla, wodoru i fluoru, którego cząsteczka zawiera nie więcej niż sześć atomów węgla;

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/76/WE (Dz.U. L 206 z 15.8.2003, str. 29).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 244 z 29.9.2000, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 29/2006 (Dz.U. L 6 z 11.1.2006, str. 27).

7. „perfluorowęglowodór” oznacza związek organiczny składający się jedynie z węgla i fluoru, którego cząsteczka zawiera nie więcej niż sześć atomów węgla;
8. „współczynnik ocieplenia globalnego” oznacza wskaźnik porównujący siłę oddziaływania fluorowanego gazu cieplarnianego na ocieplenie klimatu do siły oddziaływania dwutlenku węgla. Współczynnik ocieplenia globalnego (GWP) obliczany jest na podstawie skutków oddziaływania jednego kilograma danego gazu na ocieplenie klimatu w ciągu 100 lat w porównaniu do oddziaływania jednego kilograma CO<sub>2</sub>. Odpowiednie wielkości GWP pochodzą z trzeciego sprawozdania z oceny (TAR) przyjętego przez Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu („wartości GWP 2001, IPCC”) (1);
9. „preparat” oznacza mieszaninę złożoną z dwóch lub więcej substancji, z których przynajmniej jedna jest fluorowanym gazem cieplarnianym. Całkowity współczynnik ocieplenia globalnego (2) dla danego preparatu określany jest zgodnie z częścią 2 załącznika;
10. „modernizowanie” oznacza zainstalowanie systemu klimatyzacji w pojeździe po jego rejestracji.

#### Artykuł 4

### Obowiązki Państw Członkowskich

1. Państwa Członkowskie przyznają, w zależności od przypadku, homologację typu WE lub krajową homologację typu w odniesieniu do emisji z systemów klimatyzacji wyłącznie typom pojazdów, które spełniają wymogi niniejszej dyrektywy.
2. W celu przyznania homologacji typu dla całego pojazdu, zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) dyrektywy 70/156/EWG, Państwa Członkowskie zapewniają przekazywanie przez producentów informacji dotyczących typu czynnika chłodniczego wykorzystywanego w systemach klimatyzacji instalowanych w nowych pojazdach silnikowych.
3. W celu przyznania homologacji typu pojazdom wyposażonym w systemy klimatyzacji, zaprojektowane w taki sposób, aby zawierały fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku globalnego ocieplenia wyższym niż 150, Państwa Członkowskie zapewniają, aby zgodnie ze zharmonizowanym testem wykrywania wycieków, o którym mowa w art. 7 ust. 1, wskaźnik wycieku takich gazów nie przekraczał maksymalnych dozwolonych poziomów określonych w art. 5.

(1) Trzecia ocena zmian klimatu IPCC, 2001. Sprawozdanie Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (<http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm>).

(2) Do obliczania GWP niefluorowanych gazów cieplarnianych w preparatach mają zastosowanie wartości opublikowane w Pierwszej ocenie IPCC, patrz: Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J.T. Houghton, G.J. Jenkins, J.J. Ephraums (ed.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

#### Artykuł 5

### Homologacja typu

1. Ze skutkiem od dnia upływu 6 miesięcy od daty przyjęcia zharmonizowanego testu wykrywania wycieków Państwa Członkowskie nie mogą, ze względu na emisje z systemów klimatyzacji:

- odmówić, w odniesieniu do nowego typu pojazdu, przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu; lub
- zakazać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów,

jeżeli pojazd wyposażony w system klimatyzacji zaprojektowany w taki sposób, aby zawierał fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150 spełnia wymogi niniejszej dyrektywy.

2. Ze skutkiem od dnia upływu 12 miesięcy od daty przyjęcia zharmonizowanego testu wykrywania wycieków lub od dnia 1 stycznia 2007 r., w zależności od tego, który z tych terminów nastąpi później, Państwa Członkowskie zaprzestają przyznawania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu pojazdu wyposażonego w system klimatyzacji, zaprojektowany w taki sposób, aby zawierał fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150, o ile wskaźnik wycieku z tego systemu nie przekroczy 40 gramów fluorowanych gazów cieplarnianych rocznie dla systemu pojedynczego parownika lub 60 gramów rocznie dla systemu podwójnego parownika.

3. Ze skutkiem od dnia upływu 24 miesięcy od daty przyjęcia zharmonizowanego testu wykrywania wycieków lub od dnia 1 stycznia 2008 r., w zależności od tego, który z tych terminów nastąpi później, w odniesieniu do nowych pojazdów wyposażonych w systemy klimatyzacji zaprojektowane w taki sposób, aby zawierały fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku globalnego ocieplenia wyższym niż 150, o ile wskaźnik wycieku z tego systemu nie przekroczy 40 gramów fluorowanych gazów cieplarnianych rocznie dla systemu pojedynczego parownika lub 60 gramów rocznie dla systemu podwójnego parownika, Państwa Członkowskie:

- uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG; oraz
- odmawiają rejestracji oraz zakazują sprzedaży i dopuszczenia do ruchu.

4. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2011 r. Państwa Członkowskie nie przyznają już homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla typu pojazdu wyposażonego w system klimatyzacji zaprojektowany w taki sposób, aby zawierał fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150.

5. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2017 r., w odniesieniu do nowych pojazdów wyposażonych w system klimatyzacji zaprojektowany w taki sposób, aby zawierał fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150, Państwa Członkowskie:

- a) uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG; oraz
- b) odmawiają rejestracji oraz zakazują sprzedaży i dopuszczenia do ruchu.

6. Bez uszczerbku dla właściwego prawa wspólnotowego, w szczególności przepisów prawnych Wspólnoty dotyczących pomocy państwa oraz przepisów dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego <sup>(1)</sup>, Państwa Członkowskie mogą promować instalowanie systemów klimatyzacji, które są efektywne, innowacyjne i powodują dalszą redukcję oddziaływania na klimat.

#### Artykuł 6

##### Modernizowanie i ponowne napełnianie

1. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2011 r. systemy klimatyzacji zaprojektowane w taki sposób, aby zawierały fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku globalnego ocieplenia wyższym niż 150, nie są instalowane w pojazdach, które otrzymały homologację typu po tej dacie. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2017 r. żadne pojazdy nie są modernizowane z zastosowaniem takich systemów klimatyzacji.

2. Systemy klimatyzacji zainstalowane w pojazdach, które otrzymały homologację typu w dniu 1 stycznia 2011 r. lub później nie są napełniane fluorowanymi gazami cieplarnianymi o współczynniku globalnego ocieplenia wyższym niż 150. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2017 r., systemy klimatyzacji we wszystkich pojazdach nie są napełniane fluorowanymi gazami cieplarnianymi o współczynniku globalnego ocieplenia wyższym niż 150, z wyjątkiem ponownego napełniania systemów klimatyzacji zawierających te gazy, które zostały zainstalowane w pojazdach przed tą datą.

3. Zakłady usługowe oferujące usługi serwisowe i naprawcze systemów klimatyzacji nie napełniają tych systemów fluorowanymi gazami cieplarnianymi, jeżeli z systemu wyciekła odbiegająca od normalnej ilość czynnika chłodniczego, do momentu zakończenia koniecznej naprawy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem przystąpienia z 2003 r.

#### Artykuł 7

##### Środki wykonawcze

1. Do dnia 4 lipca 2007 r. Komisja przyjmuje środki w celu wykonania art. 4 i 5, a w szczególności:

- a) przepisy administracyjne w odniesieniu do homologacji typu WE pojazdów; i
- b) zharmonizowany test wykrywania wycieków w celu zmierzenia wskaźnika wycieku z systemów klimatyzacji fluorowanych gazów cieplarnianych o współczynniku globalnego ocieplenia wyższym niż 150.

2. Komisja przyjmuje te środki zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

3. Komisja publikuje te środki w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

4. Procedura, o której mowa w ust. 2, ma zastosowanie do przyjmowania, w stosownych przypadkach:

- a) środków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego działania i właściwego serwisowania czynników chłodniczych w ruchomych systemach klimatyzacji;
- b) środków odnoszących się do modernizowania już użytkowanych pojazdów w systemy klimatyzacji oraz do ponownego napełniania systemów klimatyzacji w zakresie nieobjętym art. 6;
- c) dostosowywania metody określania odpowiedniego współczynnika ocieplenia globalnego preparatów.

#### Artykuł 8

##### Przegląd

1. W świetle postępów w zakresie potencjalnego ograniczenia emisji fluorowanych gazów cieplarnianych z systemów klimatyzacji zainstalowanych w pojazdach silnikowych lub zastępowania tych gazów Komisja bada, czy:

- obecne prawodawstwo powinno zostać rozszerzone na inne kategorie pojazdów, w szczególności na kategorie M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>, jak również klasy II i III kategorii N<sub>1</sub>, oraz
- przepisy Wspólnoty dotyczące współczynnika ocieplenia globalnego fluorowanych gazów cieplarnianych powinny zostać zmienione; wszelkie zmiany powinny uwzględniać rozwój technologii i nauki oraz potrzebę przestrzegania ram czasowych planowania produkcji przemysłowej,

oraz opublikuje sprawozdanie do dnia 4 lipca 2011 r. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia odpowiednie wnioski legislacyjne.

2. W przypadku gdy fluorowany gaz cieplarniany o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150, który nie został jeszcze objęty sprawozdaniem IPCC, o którym mowa w art. 3 ust. 8, zostanie uwzględniony w przyszłym sprawozdaniu IPCC, Komisja dokona oceny, czy celowe jest dokonanie zmiany niniejszej dyrektywy w celu uwzględnienia takiego gazu. Jeżeli Komisja uzna to za konieczne, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG:

- podejmie niezbędne środki, oraz
- określi okresy przejściowe dla stosowania tych środków. Podejmując takie działania, Komisja zapewnia zachowanie równowagi pomiędzy potrzebą zapewnienia odpowiedniego okresu wdrażania a zagrożeniem dla środowiska, jakie ten gaz stwarza.

#### Artykuł 9

#### Zmiany do dyrektywy 70/156/EWG

Dyrektywa 70/156/EWG zostaje niniejszym zmieniona zgodnie z częścią 1 załącznika do niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 10

#### Transpozycja

1. Państwa Członkowskie przyjmują i publikują do dnia 4 stycznia 2008 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy.

Państwa Członkowskie stosują te przepisy od dnia 5 stycznia 2008 r.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 11

#### Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 12

#### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 17 maja 2006 r.

W imieniu Parlamentu  
Europejskiego  
J. BORRELL FONTELLES  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
H. WINKLER  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

## CZĘŚĆ 1

W dyrektywie 70/156/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku IV część I dodaje się nową pozycję z numerem 61 oraz przypis:

Dotyczy	Nr dyrektywy	Nr Dz.U.	Zastosowanie										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
„61. System klimatyzacji	2006/40/WE	L 161 z 14.6.2006, str. 12	X			X <sup>(8)</sup>							

<sup>(8)</sup> Tylko w przypadku pojazdów kategorii N<sub>1</sub> klasy I, jak określono w pierwszej tabeli w pkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, w postaci zamieszczonej przez dyrektywę 98/69/WE.”;

- 2) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

- a) w dodatku I dodaje się nową pozycję z numerem [61]:

Poz.	Dotyczy	Nr dyrektywy	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (l) kg	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (l) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
„61	System klimatyzacji	2006/40/WE	X	X”;		

- b) w dodatku 2 dodaje się nową pozycję z numerem [61]:

Poz.	Dotyczy:	Nr dyrektywy	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
„61	System klimatyzacji	2006/40/WE	X			W”;						

- c) w dodatku 3 dodaje się nową pozycję z numerem [61]:

Poz.	Dotyczy	Nr dyrektywy	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
„61	System klimatyzacji	2006/40/WE			W”;						

- d) w „znaczeniu liter” dodaje się następującą literę:

„W Tylko w przypadku pojazdów kategorii N<sub>1</sub>, klasy I, jak określono w pierwszej tabeli w pkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, dodanej dyrektywą 98/69/WE”.

**CZĘŚĆ 2****Metoda obliczania całkowitego współczynnika ocieplenia globalnego (GWP) dla preparatu**

Całkowity GWP dla preparatu jest średnią ważoną, wyprowadzoną z sumy udziałów masowych poszczególnych substancji pomnożonych przez ich GWP.

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

gdzie % oznacza udział masowy z tolerancją masy +/- 1 %.

Na przykład: zastosowanie tego wzoru do teoretycznej mieszanki gazów zawierającej 23 % HFC-32; 25 % HFC-125 i 52 % HFC-134a;

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

→ Całkowity GWP = 1 652,5.

---