

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 26/2005

antagen av rådet den 21 juni 2005

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/.../EG om utsläpp från luftkonditioneringssystem i motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG

(2005/C 183 E/02)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser, inom vilket fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas, och i detta syfte har ett EG-typgodkännandesystem för motorfordon införts. De tekniska kraven för typgodkännande av luftkonditioneringssystem i motorfordon bör därför harmoniseras för att undvika att medlemsstaterna antar krav som är olika i olika medlemsstater och för att den inre marknaden skall fungera korrekt.
- (2) Allt fler medlemsstater avser att införa bestämmelser för användningen av luftkonditioneringssystem i motorfordon till följd av rådets beslut 2002/358/EG av den 25 april 2002 om godkännande, på Europeiska gemenskapens vägnar, av Kyotoprotokollet till Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar, och gemensamt fullgörande av åtagandena inom ramen för detta ⁽³⁾. Enligt detta beslut är gemenskapen och dess medlemsstater skyldiga att under perioden 2008–2012 minska sina sammanlagda antropogena utsläpp av de växthusgaser som förtecknas i bilaga A till Kyotoprotokollet med 8 % jämfört med 1990 års nivåer. Utan en samordnad tillämpning av dessa åtaganden uppstår risken att hinder skapas för den fria rörligheten för motorfordon inom gemenskapen. Det är därför lämpligt att fastställa vilka krav som skall ställas på luftkonditioneringssystem i fordon för att de skall tillåtas på marknaden och att från ett visst datum förbjuda luftkonditioneringssystem som är avsedda att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150.
- (3) Utsläppen av fluorkolväte-134a (HFC-134a), som har en faktor för global uppvärmningspotential på 1300, från luftkonditioneringssystem i motorfordon ter sig alltmer oroväckande på grund av dess inverkan på klimatförändringar. Kostnadseffektiva och säkra alternativ till fluorkolväte-134a (HFC-134a) väntas bli tillgängliga inom en nära framtid. En översyn bör göras för att, mot bakgrund av framsteg som görs i fråga om potentiell begränsning av utsläpp från eller ersättning av fluorerade växthusgaser i sådana system, fastställa huruvida detta direktiv bör utvidgas till att omfatta andra kategorier av motorfordon och huruvida bestämmelserna om dessa gasers globala uppvärmningspotential bör ändras, med beaktande av teknisk och vetenskaplig utveckling och behovet av att respektera industrins tidsramar för produktplanering.
- (4) För att se till att förbudet mot vissa fluorerade växthusgaser blir effektivt, måste möjligheten begränsas att i efterhand utrusta motorfordon med luftkonditioneringssystem som är avsedda att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150 och förbjuda påfyllnad av luftkonditioneringssystem med sådana gaser.
- (5) För att begränsa utsläppen av vissa fluorerade växthusgaser från luftkonditioneringssystem i motorfordon måste gränsvärden för läckage fastställas samt provningsförfaranden för bedömning av läckage i luftkonditioneringssystem i motorfordon som är avsedda att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150.
- (6) För att bidra till fullbordandet av gemenskapens och dess medlemsstaters åtaganden enligt Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar, Kyotoprotokollet och beslut 2002/358/EG bör Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2005 ⁽⁴⁾ och detta direktiv, som båda bidrar till att förhindra och minimera utsläpp av fluorerade växthusgaser, antas och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* vid samma tidpunkt.

⁽¹⁾ EGT C 108, 30.4.2004, s. 62.⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 31 mars 2004 (EUT C 103 E, 29.4.2004, s. 600), rådets gemensamma ståndpunkt av den 21 juni 2005 och Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).⁽³⁾ EGT L 130, 15.5.2002, s. 1.⁽⁴⁾ Se sidan ... i detta nummer av EUT (hänvisning till den förordning som motsvarar detta direktiv och som offentliggörs samtidigt).

(7) Alla fordonstillverkare bör göra all relevant teknisk information tillgänglig för godkännandemyndigheten när det gäller de luftkonditioneringsystem som installerats och de gaser som använts i dessa. Om luftkonditioneringsystem är avsedda att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150, bör tillverkaren också lämna uppgifter om omfattningen av dessa systems läckage.

(8) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽¹⁾.

(9) Detta direktiv är ett av särdirektiven inom förfarandet för EG-typgodkännande som fastställdes genom rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽²⁾. Direktiv 70/156/EEG bör följaktligen ändras i enlighet därmed.

(10) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att kontrollera läckage av de specifika fluorerade växthusgaserna i luftkonditioneringsystemen i motorfordon och att från ett visst datum förbjuda luftkonditioneringsystem som är avsedda att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av direktivets omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(11) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning⁽³⁾ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/104/EG (EUT L 337, 13.11.2004, s. 13).

⁽³⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs krav i fråga om EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av fordon med avseende på utsläpp från och säker funktion hos luftkonditioneringsystem som är installerade i fordon. I direktivet fastställs även bestämmelser för installation i efterhand och återfyllnad av sådana system.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Detta direktiv skall tillämpas på motorfordon av kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionen i bilaga II till direktiv 70/156/EEG. Enligt det här direktivet skall fordon av kategori N_1 begränsas till fordon av klass I enligt beskrivningen i den första tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom utsläpp från motorfordon⁽⁴⁾ som infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG⁽⁵⁾.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv används följande definitioner:

- 1) *fordon*: alla motorfordon som omfattas av detta direktiv.
- 2) *fordonstyp*: typ enligt definitionen i avsnitt B i bilaga II till direktiv 70/156/EEG.
- 3) *luftkonditioneringsystem*: alla system vars främsta syfte är att minska lufttemperatur och luftfuktighet i ett fordons passagerarutrymme.
- 4) *system med dubbla förångare*: system där en förångare är monterad i motorrummet och en i ett annat utrymme i fordonet; alla andra system skall anses vara "system med en enkel förångare".
- 5) *fluorerade växthusgaser*: flourkolväten (HFC), perfluorkarboner (PFC) och svavelhexafluorid (SF_6) som anges i bilaga A till Kyotoprotokollet samt preparat som innehåller dessa ämnen, med undantag för de ämnen som kontrolleras genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2037/2000 av den 29 juni 2000 om ämnen som bryter ned ozonskiktet⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/76/EG (EUT L 206, 15.8.2003, s. 29).

⁽⁵⁾ EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT L 244, 29.9.2000, s. 1. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2077/2004 (EUT L 359, 4.12.2004, s. 28).

- 6) *fluorkolväte*: en organisk förening som består av kol, väte och fluor och vars molekyl består av högst sex kolatomer.
- 7) *perfluorkarbon*: en organisk förening som består av enbart kol och fluor och vars molekyl består av högst sex kolatomer.
- 8) *faktorer för global uppvärmningspotential*: en fluorerad växthusgas klimatuppvärmningspotential i förhållande till koldioxidens. Faktorn för global uppvärmningspotential (GWP-faktorn) beräknas i form av uppvärmningspotentialen under 100 år för ett kilogram av en gas i förhållande till ett kilogram CO₂. De relevanta GWP-siffrorna är de som publicerats i den tredje bedömningsrapporten som antogs av den mellanstatliga panelen för klimatförändringar ("IPCC:s GWP-värden för 2001")⁽¹⁾.
- 9) *preparat*: en blandning bestående av två eller flera ämnen av vilka minst ett utgörs av en fluorerad växthusgas. Den sammantagna faktorn för den globala uppvärmningspotentialen⁽²⁾ av preparatet skall fastställas i enlighet med del 2 i bilagan.
- 10) *installation i efterhand*: installation av ett luftkonditioneringssystem i ett fordon efter det att fordonet har registrerats.

Artikel 4

Medlemsstaternas skyldigheter

- Medlemsstaterna skall i förekommande fall bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande med avseende på utsläpp från luftkonditioneringssystem endast till sådana fordonstyper som uppfyller kraven i detta direktiv.
- För att kunna bevilja typgodkännande för hela fordonet enligt artikel 4.1 a i direktiv 70/156/EEG skall medlemsstaterna se till att tillverkarna lämnar information om vilken typ av köldmedium som används i luftkonditioneringssystem som installeras i nya motorfordon.
- För typgodkännande av fordon som är utrustade med luftkonditioneringssystem som är avsett att innehålla en fluorerad växthusgas med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150 skall medlemsstaterna se till att sådana gasers läckage i enlighet med det harmoniserade provningsförfarandet för att upptäcka läckage som avses i artikel 7.1 inte överstiger de högsta tillåtna gränsvärden som föreskrivs i artikel 5.

⁽¹⁾ IPCC:s tredje bedömningsrapport om klimatförändringar från 2001, en rapport från den mellanstatliga panelen för klimatförändringar (<http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm>).

⁽²⁾ För beräkningen av GWP-faktorn hos icke-fluorerade växthusgaser i preparat skall de värden som offentliggjordes i IPCC:s första bedömningsrapport gälla, se J.T. Houghton, G.J. Jenkins, J.J. Ephraums (red.): *Climate Change, The IPCC Scientific Assessment*, Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

Artikel 5

Typgodkännande

1. Med verkan från och med sex månader efter dagen för antagandet av ett harmoniserat provningsförfarande för att upptäcka läckage får medlemsstaterna inte, av orsaker som har samband med utsläpp från luftkonditioneringssystem,

- vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp, eller
- förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon

om fordonet som är utrustat med ett luftkonditioneringssystem som är avsett att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150 uppfyller kraven i detta direktiv.

2. Med verkan från och med 12 månader räknat från antagandet av ett harmoniserat provningsförfarande för att upptäcka läckage, dock tidigast från och med den 1 januari 2007, skall medlemsstaterna inte längre bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en fordonstyp som är utrustad med ett luftkonditioneringssystem som är avsett att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150, såvida omfattningen av läckaget från det systemet inte överstiger 40 gram fluorerade växthusgaser per år för system med enkel förångare eller 60 gram fluorerade växthusgaser per år för system med dubbla förångare.

3. Med verkan från och med 24 månader räknat från antagandet av ett harmoniserat provningsförfarande för att upptäcka läckage, dock tidigast från och med den 1 januari 2008, skall medlemsstaterna för nya fordon utrustade med luftkonditioneringssystem som är avsedda att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150, såvida omfattningen av läckaget från det systemet inte överstiger 40 gram fluorerade växthusgaser per år för system med enkel förångare eller 60 gram fluorerade växthusgaser per år för system med dubbla förångare,

a) betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga enligt artikel 7.1 i direktiv 70/156/EEG, och

b) vägra registrering samt förbjuda försäljning och ibruktagande.

4. Med verkan från och med den 1 januari 2011 skall medlemsstaterna inte längre bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för fordonstyper med ett luftkonditioneringsystem som är avsett att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150.

5. Med verkan från och med den 1 januari 2017 skall medlemsstaterna för nya fordon utrustade med ett luftkonditioneringsystem som är avsett att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150

- a) betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga enligt artikel 7.1 i direktiv 70/156/EEG, och
- b) vägra registrering samt förbjuda försäljning och ibruktagande.

Artikel 6

Installation i efterhand och återfyllnad

1. Med verkan från och med den 1 januari 2011 får luftkonditioneringsystem som är avsedda att innehålla fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150 inte i efterhand installeras i fordon som typgodkänts från och med det datumet. Med verkan från och med den 1 januari 2017 får inte sådana luftkonditioneringsystem i efterhand installeras i några fordon.

2. Luftkonditioneringsystem som installerats i fordon som typgodkänns den 1 januari 2011 eller senare skall inte fyllas med fluorerad växthusgas med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150. Från och med den 1 januari 2017 skall luftkonditioneringsystemen i samtliga fordon inte vara fyllda med fluorerad växthusgas med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150, med undantag för återfyllnad av luftkonditioneringsystem som innehåller sådana gaser som installerats i fordonet före den tidpunkten.

3. Tjänsteleverantörer som erbjuder service eller reparation av luftkonditioneringsystem skall inte fylla dessa system med fluorerade växthusgaser om en onormal mängd köldmedel har läckt ut från systemet innan den nödvändiga reparationen har slutförts.

Artikel 7

Genomförandebestämmelser

1. Senast den ... (*) skall kommissionen besluta om åtgärder för genomförandet av artiklarna 4 och 5 och särskilt om

(*) 12 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

a) de administrativa bestämmelserna för EG-typgodkännandet av fordon, och

b) ett harmoniserat provningsförfarande för att upptäcka omfattningen av läckaget av fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150 från luftkonditioneringsystem.

2. Kommissionen skall besluta om åtgärderna i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG.

3. Kommissionen skall offentliggöra dessa åtgärder i *Europeiska unionens officiella tidning*.

4. Förfarandet i punkt 2 skall i förekommande fall tillämpas vid antagande av

a) åtgärder som krävs för att garantera en säker funktion hos och lämpligt underhåll av köldmedier i mobila luftkonditioneringsystem,

b) åtgärder som rör installation i efterhand av luftkonditioneringsystem i fordon som är i bruk och återfyllnad av luftkonditioneringsystem som är i bruk om detta inte omfattas av artikel 6,

c) anpassningar av metoden för att fastställa den aktuella faktorn för den globala uppvärmningspotentialen hos preparat.

Artikel 8

Översyn

1. På grundval av de framsteg som görs i fråga om potentiell begränsning av utsläpp från, eller ersättning av, fluorerade växthusgaser i luftkonditioneringsystem installerade i motorfordon skall kommissionen pröva om

— förevarande lagstiftning bör utsträckas till att även omfatta andra fordonskategorier, särskilt kategorierna M₂ och M₃ samt klasserna II och III i kategori N₁,

— gemenskapsbestämmelser om faktorerna för global uppvärmningspotential för fluorerade växthusgaser bör ändras; vid alla ändringar bör hänsyn tas till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen samt behovet av att respektera industrins tidsramar för produktplanering,

och offentliggöra en rapport senast den ... (**). Den skall vid behov lägga fram lämpliga förslag till lagstiftning.

(**) Fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

2. Om en fluorerad växthusgas med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150, vilken ännu inte tagits upp i den rapport från IPCC som nämns i artikel 3.8, tas upp i en kommande rapport från IPCC skall kommissionen bedöma om detta direktiv behöver ändras för att införliva den gasen. Om kommissionen finner att så behövs skall den i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG

- besluta om de nödvändiga åtgärderna, och
- fastställa övergångsperioder för genomförandet av åtgärderna.

Därvid skall kommissionen sammanjämka behovet av en adekvat ledtid och den risk som den fluorerade växthusgasen utgör för miljön.

Artikel 9

Ändringar i direktiv 70/156/EEG

Direktiv 70/156/EEG ändras i enlighet med del 1 i bilagan till detta direktiv.

Artikel 10

Införlivande

1. Medlemsstaterna skall senast den ... (*) anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den ... (**).

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 11

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 12

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den ...

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

...

...

Ordförande

Ordförande

(*) 18 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(**) 18 månader och en dag efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

BILAGA

DEL 1

Direktiv 70/156/EEG ändras på följande sätt:

1) I bilaga IV, del I, skall en ny punkt [61] och fotnot med följande lydelse läggas till:

"Område	Direktiv	EUT	Tillämplighet											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
[61] Luftkonditioneringsystem	[2005/.../EG]	L ..., ..., s ...	X			X ⁽⁸⁾								

⁽⁸⁾ Endast för fordon i kategori N₁ och klass I enligt beskrivningen i den första tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG som har införts genom direktiv 98/69/EG."

2) Bilaga XI skall ändras på följande sätt:

a) I tillägg 1 skall en ny punkt [61] med följande lydelse läggas till:

"Punkt	Ämne	Direktiv	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
[61]	Luftkonditioneringsystem	[2005/.../EG]	X	X"		

b) I tillägg 2 skall en ny punkt [61] med följande lydelse läggas till:

"Punkt	Ämne	Direktiv	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
[61]	Luftkonditioneringsystem	[2005/.../EG]	X			W"						

c) I tillägg 3 skall en ny punkt [61] med följande lydelse läggas till:

"Punkt	Ämne	Direktiv	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
[61]	Luftkonditioneringsystem	[2005/.../EG]			W"						

d) Under rubriken "Bokstävernas betydelse" skall följande bokstav läggas till:

"W Endast för fordon i kategori N₁ och klass I enligt beskrivningen i den första tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG som har införts genom direktiv 98/69/EG."

DEL 2

Metod för beräkning av de sammantagna faktorerna för den globala uppvärmningspotentialen (GWP-faktorer) för ett preparat

De sammantagna GWP-faktorerna för ett preparat är ett vägt medeltal, härlett ur summan av de viktade delarna av de enskilda ämnena multiplicerat med deras GWP-faktorer.

$$\sum (\text{ämne } X \% \times \text{GWP-faktor}) + (\text{ämne } Y \% \times \text{GWP-faktor}) + \dots (\text{ämne } N \% \times \text{GWP-faktor})$$

Angivelsen % är vikten, med en toleransnivå på +/- 1 %

Exempel på tillämpning av denna formel på en hypotetisk gasblandning bestående av 23 % HFC-32; 25 % HFC-125 och 52 % HFC-134a:

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

⇒ Sammantagna GWP-faktorer = 1 652,5.

RÅDETS MOTIVERING ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se sidan 12 i detta nummer av EUT.