

26/2005/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2005. június 21-én elfogadva

a gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátásokról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, ...-i 2005/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(2005/C 183 E/02)

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⁾,

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 típus-jóváhagyási rendszere. A gépjárművek légkondicionáló rendszerekre vonatkozó típusjóváhagyásának műszaki követelményeit össze kell hangolni azért, hogy elkerülhető legyen a tagállamonként eltérő követelmények elfogadása, és hogy biztosított legyen a belső piac megfelelő működése.
- (2) Egyre több tagállam kívánja szabályozni a légkondicionáló rendszerek gépjárművekben való használatát az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye Kyotói 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 Kyotói 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 rendszerek meg kell, hogy feleljenek 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 potenciálú 134a jelű részlegesen fluorozott szénhidrogén (HFC-134a) gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátása. A közeljövőben várhatóan gazdaságos és biztonságos alternatívák fognak rendelkezésre állni a 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 ipar termelési tervezésének időütemezéséből fakadó igények figyelembevételével.

- (4) Annak érdekében, hogy a bizonyos fluortartalmú üvegházhatású gázokra vonatkozó tilalom eredményes legyen, korlátozni kell annak a lehetőségét, hogy a gépjárművekbe utólag szerelhesse 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 Kyotói Jegyzőkönyvből és a 2002/358/EK határozatból fakadó közösségi és tagállami kötelezettségek teljesítésének elősegítése érdekében a .../2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet ⁽⁴⁾ és ezt irányelvet, amelyek egyaránt hozzájárulnak a fluortartalmú üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez, egyidejűleg el kell fogadni és ki kell hirdetni 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 álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽³⁾ HL L 130., 2002.5.15., 1. o.

⁽⁴⁾ Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a ... oldalát. Az ezen irányelvhez kapcsolódó rendeletre való hivatkozás az egyidejű kihirdetéshez.

(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 veszteség 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 típusjóváahagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvben⁽²⁾ meghatározott EK-típus-jóváahagyási eljárás külön irányelveinek. Ennek következtében a 70/156/EGK irányelvet megfelelően módosítani kell.

(10) Mivel ezen irányelv célját – 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 ez a cél közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

(11) A jobb jogalkotásról szóló intézményközi megállapodás⁽³⁾ 34. bekezdésével összhangban a tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a maguk, illetve a Közösség érdekében készítsék el és hozzák nyilvánosságra azokat a táblázataikat, amelyek a lehető legteljesebb mértékben bemutatják az ezen irányelv és az átültető rendelkezések közötti összefüggést,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv meghatározza a járművek EK-típusjóváahagyásának, illetve nemzeti típusjóváahagyásának követelményeit 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/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott M₁ és N₁ kategóriájú gépjárművekre alkalmazandó. Ezen irányelv alkalmazásában az N₁ kategóriájú járműveknek csak azok az I. osztályba tartozó járművek minősülnek, amelyek leírását a gépjárművek külső gyújtású motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. március 20-i 70/220/EGK 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:

- „jármű”: az ezen irányelv hatálya alá tartozó valamennyi gépjármű;
- „járműtípus”: a 70/156/EGK irányelv II. mellékletének B. szakaszában meghatározott típus;
- „légkondicionáló rendszer”: minden olyan rendszer, amelynek fő rendeltetése az, hogy csökkentse a léghőmérsékletet és páratartalmat a jármű utasterében;
- „kétpárologtató rendszer”: az a rendszer, amelyben az egyik párologtató a motorházban, a másik a jármű egy másik terében kerül beszerelésre; minden ettől eltérő rendszer „egypárologtató rendszernek” tekintendő;
- „fluortartalmú üvegházhatású gázok”: a Kyotói Jegyzőkönyv A. mellékletében meghatározott részlegesen fluorozott szénhidrogének (HFC-k), perfluor-karbonok (PFC-k) és kén-hexafluoridok (SF₆), valamint az ezen anyagokat tartalmazó készítmények, de nem értendő ide az ózonréteget lebontó anyagokról szóló, 2000. június 29-i 2037/2000/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁶⁾ által szabályozott anyagok;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽²⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 2004/104/EK bizottsági irányelvvvel (HL L 337., 2004.11.13., 13. o.) módosított irányelv.

⁽³⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 76., 1970.4.6., 1. o. A legutóbb a 2003/76/EK bizottsági irányelvvvel (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 2007/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 359., 2004.12.4., 28. o.) módosított rendelet.

6. „részlegesen fluorozott szénhidrogén”: olyan szerves vegyület, amely szénből, hidrogénből és fluorból áll, és amelynek molekulája nem tartalmaz hatnál több szénatomot;
7. „perfluor-karbon”: olyan szerves vegyület, amely csak szénből és fluorból áll, és amelynek molekulája nem tartalmaz hatnál több szénatomot;
8. „globális felmelegedési potenciál”: a fluortartalmú üvegházhatású gázok éghajlatmelegedést okozó, szén-dioxidhoz viszonyított potenciálja. A standard 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 éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (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 globális felmelegedési összpotenciálját ⁽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 esettől függően a légkondicionáló rendszer kibocsátása tekintetében kizárólag azon járműtípusokra adják meg az EK-típusjóváahagyást vagy nemzeti típusjóváahagyást adott esetben, amelyek az ezen irányelvben megállapított követelményeknek megfelelnek.
- (2) A 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti teljes járműtípus-jóváahagyás megadása céljából a tagállamok biztosítják, hogy a gyártók információt nyújtsanak az új gépjárművekbe beépített légkondicionáló rendszerekhez 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 veszteségének megengedett nagysága nem haladhatja 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.

5. cikk

Típusjóváahagyás

(1) Az összehangolt szivárgási veszteség vizsgálat 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 forgalomba helyezését,

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

(2) Attól függően, hogy melyik a későbbi időpont, az összehangolt szivárgási veszteség vizsgálat bevezetésétől számított 12 hónappal vagy 2007. január 1-jével kezdődő hatállyal a tagállamok nem adnak ki EK-típusjóváahagyást, illetve nemzeti típusjóváahagyást azon járműtípusokra vonatkozóan, amelyek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, kivéve ha egypárolgató rendszerben a fluortartalmú üvegházhatású gázok éves szinten számított szivárgási vesztesége nem haladja meg a 40 grammot, illetve kettős párolgató rendszer esetében a fluortartalmú üvegházhatású gázok éves szinten számított szivárgási vesztesége nem haladja meg a 60 grammot.

(3) Attól függően, hogy melyik a későbbi időpont, az összehangolt szivárgási veszteség vizsgálat 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 egypárolgató rendszerben a fluortartalmú üvegházhatású gázok éves szinten számított szivárgási vesztesége nem haladja meg a 40 grammot, illetve kettős párolgató rendszer esetében a fluortartalmú üvegházhatású gázok éves szinten számított szivárgási vesztesége nem haladja meg a 60 grammot – 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 a forgalomba 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. cikkének (1) bekezdésének alkalmazásában nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat; és
- b) elutasítják a nyilvántartásba vételt, illetve megtiltják az értékesítést és a forgalomba helyezést.

6. cikk

Utólagos beszerelés és újratöltés

(1) 2011. január 1-ével kezdődő hatállyal azon légkondicionáló rendszerek, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak, nem szerelhetők be utólag olyan járművekbe, amelyek típusjóváahagyása 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 típusjóváahagyása 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 tartalmaznak, és amelyeknek a járművekbe szerelése még a fenti időpont előtt megtörtént.

(3) Amennyiben a rendszerből a normálistól eltérő mértékű hűtőközeg kiszivárgott, a légkondicionáló rendszerek szervizelésére és javítására szakosodott szolgáltatók nem tölthetik újra e berendezéseket fluortartalmú üvegházhatású gázokkal addig, amíg a szükséges javítás be nem fejeződik.

7. cikk

Végrehajtási intézkedések

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

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

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

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

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

- a) a mozgatható légkondicionáló rendszerek hűtőközegének biztonságos működését és megfelelő szervizelését biztosító intézkedések;
- b) 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 ipar termelési tervezésének időütemezéséből fakadó igényeket is;

és ...-ig (**) közléseket. Szükség esetén megfelelő jogalkotási javaslatokat terjeszt elő.

(*) Az ezen irányelv hatálybalépését követő 12 hónapon belül.

(**) Az ezen irányelv hatálybalépését követő öt éven belül.

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

9. cikk

A 70/156/EGK irányelv módosításai

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

10. cikk

Átültetés a nemzeti jogba

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

A tagállamok ezeket az intézkedéseket ...-tól (**) 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 Brüsszelben, ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követően legkésőbb 18 hónappal.

(**) Az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap és egy nap.

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 Lapban	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	2005/.../EK	L, ...o.	X			X ⁽⁸⁾								

(⁸) Kizárólag azon N₁ kategóriájú, I. osztályú járművek vonatkozásában, amelyek leírását a 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 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
[61.]	Légkondicionáló rendszer	2005/.../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	2005/.../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	2005/.../EK			W”						

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

„W Kizárólag azon N₁ kategóriájú, I. osztályú járművek vonatkozásában, amelyek leírását a 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 globális felmelegedési potenciáljára (GWP) vonatkozó számítási módszer

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

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

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 képzelgő gázelegyre alkalmazva

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

$$\Rightarrow \text{Teljes GWP} = 1\,652,5$$

A TANÁCS INDOKLÁSA ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a 12 oldalát.