

DIRETTIVA 2006/40/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 17 maggio 2006****relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾, alla luce del progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 14 marzo 2006,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, e a tal fine è stato istituito un sistema comunitario di omologazione dei veicoli a motore. Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore relative agli impianti di condizionamento d'aria dovrebbero essere armonizzate per evitare che negli Stati membri siano adottate prescrizioni diverse e per assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.
- (2) Un numero sempre maggiore di Stati membri intende regolamentare l'uso degli impianti di condizionamento d'aria nei veicoli a motore sulla base della decisione 2002/358/CE del Consiglio, del 25 aprile 2002, riguardante l'approvazione, a nome della Comunità europea, del protocollo di Kyoto allegato alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e l'adempimento congiunto dei relativi impegni ⁽³⁾. Con la decisione la Comunità e gli Stati membri si impegnano a ridurre, nel periodo 2008-2012, le loro emissioni antropiche aggregate dei gas a effetto serra elencate nell'allegato A del protocollo di Kyoto nella misura dell'8 % rispetto al livello del 1990. Un'attuazione non coordinata di tali impegni rischia di ostacolare la libera circolazione dei veicoli a motore nella

Comunità. È pertanto opportuno definire le prescrizioni che gli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore devono rispettare per essere ammessi sul mercato e vietare, a partire da una determinata data, gli impianti di condizionamento d'aria contenenti gas fluorurati ad effetto serra con un potenziale di riscaldamento globale superiore a 150.

- (3) Le emissioni di idrofluorocarburo-134a (HCF-134a), che ha un potenziale di riscaldamento globale pari a 1300, provenienti dagli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore sono motivo di sempre maggiori preoccupazioni per i loro effetti sui cambiamenti climatici. Si prevede che alternative sicure ed efficaci sotto il profilo dei costi all'idrofluorocarburo 134a (HCF-134a) siano disponibili nel prossimo futuro. Si dovrebbe procedere ad un riesame per stabilire se, in base ai progressi realizzati per il contenimento potenziale delle emissioni o la sostituzione dei gas fluorurati ad effetto serra in tali impianti, la presente direttiva debba essere estesa ad altre categorie di veicoli a motore e se sia necessario modificare le disposizioni concernenti il potenziale di riscaldamento globale di detti gas, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e scientifici e dell'esigenza di rispettare i tempi di pianificazione della produzione industriale.
- (4) Per garantire l'efficacia del divieto di taluni gas fluorurati ad effetto serra, occorre limitare la possibilità di adeguare i veicoli a motore muniti di impianti di condizionamento d'aria destinati a contenere un gas fluorurato ad effetto serra con un potenziale globale di riscaldamento superiore a 150 e vietare che gli impianti di condizionamento d'aria siano caricati con questi gas.
- (5) Per limitare le emissioni di taluni gas fluorurati ad effetto serra degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, occorre stabilire valori limite per i tassi di perdita e la procedura di prova per misurare la perdita negli impianti di condizionamento d'aria destinati a contenere gas fluorurati ad effetto serra con un potenziale di riscaldamento globale superiore a 150 installati nei veicoli a motore.
- (6) Per contribuire all'adempimento degli impegni della Comunità e degli Stati membri assunti nell'ambito della convenzione quadro dell'ONU sui cambiamenti climatici, del protocollo di Kyoto e della decisione 2002/358/CE, il regolamento (CE) n. 842/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, su taluni gas fluorurati ad effetto serra ⁽⁴⁾ e la presente direttiva, ambedue volti alla riduzione delle emissioni di gas fluorurati ad effetto serra, dovrebbero essere adottati e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* simultaneamente.

⁽¹⁾ GU C 108 del 30.4.2004, pag. 62.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 31 marzo 2004 (GU C 103 E del 29.4.2004, pag. 600), posizione comune del Consiglio del 21 giugno 2005 (GU C 183 E del 26.7.2005, pag. 17) e posizione del Parlamento europeo del 26 ottobre 2005 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 6 aprile 2006 e decisione del Consiglio del 25 aprile 2006.

⁽³⁾ GU L 130 del 15.5.2002, pag. 1.

⁽⁴⁾ Cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale.