

DIRECTIVE 2006/40/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 17 mai 2006

concernant les émissions provenant des systèmes de climatisation des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾, au vu du projet commun approuvé le 14 mars 2006 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

(1) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cet effet, un système de réception communautaire est appliqué pour les véhicules à moteur. Les prescriptions techniques pour la réception des véhicules à moteur, en ce qui concerne les systèmes de climatisation, devraient être harmonisées afin d'éviter l'adoption de prescriptions qui diffèrent d'un État membre à l'autre et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

(2) Un nombre croissant d'États membres prévoit de réglementer l'utilisation des systèmes de climatisation dans les véhicules à moteur à la suite de l'adoption de la décision 2002/358/CE du Conseil du 25 avril 2002 relative à l'approbation, au nom de la Communauté européenne, du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'exécution conjointe des engagements qui en découlent ⁽³⁾. Ladite décision oblige la Communauté et ses États membres à réduire, au cours de la période 2008-2012, leurs émissions anthropiques agrégées des gaz à effet de serre énumérés à l'annexe A du protocole de Kyoto de 8 % par rapport aux niveaux de 1990. Une absence de coordination dans la réalisation de ces engagements risque d'entraver la libre circulation des véhicules à moteur dans la Communauté. **Il convient donc**

d'établir les exigences auxquelles les systèmes de climatisation installés dans des véhicules devront satisfaire pour pouvoir être mis sur le marché et d'interdire, à compter d'une certaine date, les systèmes de climatisation conçus pour contenir des gaz à effet de serre fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150.

(3) Les émissions d'hydrofluorocarbure-134a (HFC-134a), qui a un potentiel de réchauffement planétaire de 1 300, provenant des systèmes de climatisation des véhicules à moteur, sont source de préoccupations croissantes en raison de leur impact sur les changements climatiques. Des alternatives économiquement avantageuses et sûres devraient pouvoir remplacer très prochainement l'hydrofluorocarbure-134a (HFC-134a). Il conviendrait de procéder à un réexamen pour déterminer, à la lumière des progrès réalisés dans le domaine du confinement potentiel des émissions ou du remplacement des gaz à effet de serre fluorés dans lesdits systèmes, si la présente directive devrait être étendue à d'autres catégories de véhicules à moteur et si les dispositions relatives au potentiel de réchauffement planétaire desdits gaz devraient être modifiées, compte tenu de l'évolution technologique et scientifique et de la nécessité de respecter les délais de planification de la production industrielle.

(4) Pour assurer l'efficacité d'une interdiction de certains gaz à effet de serre fluorés, il est nécessaire de limiter la possibilité de procéder au postéquipement des véhicules à moteur en systèmes de climatisation conçus pour contenir des gaz à effet de serre fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 et d'interdire le chargement des systèmes de climatisation avec des gaz de ce type.

(5) Afin de limiter les émissions de certains gaz à effet de serre fluorés provenant des systèmes de climatisation des véhicules à moteur, il est nécessaire d'arrêter des taux de fuite maximaux et une procédure d'essai pour mesurer les fuites que présentent les systèmes de climatisation conçus pour contenir des gaz à effet de serre fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 et qui sont installés dans des véhicules à moteur.

(6) En vue de contribuer à l'exécution des engagements pris par la Communauté et ses États membres au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, du protocole de Kyoto et de la décision 2002/358/CE, le règlement (CE) n° 842/2006 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relatif à certains gaz à effet de serre fluorés ⁽⁴⁾ et la présente directive, qui contribuent tous deux à la réduction des émissions de gaz à effet de serre fluorés, devraient être adoptés et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* simultanément.

⁽¹⁾ JO C 108 du 30.4.2004, p. 62.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 31 mars 2004 (JO C 103 E du 29.4.2004, p. 600), position commune du Conseil du 21 juin 2005 (JO C 183 E du 26.7.2005, p. 17) et position du Parlement européen du 26 octobre 2005 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 6 avril 2006 et décision du Conseil du 25 avril 2006.

⁽³⁾ JO L 130 du 15.5.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.