

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Termi ”luokan L ajoneuvot” kattaa lukuisia erilaisia kevyitä kaksi-, kolmi- tai nelipyöräisiä ajoneuvotyyppejä, kuten apumoottorilla varustetut polkupyörät, kaksi- ja kolmipyöräiset mopedit, kaksi- ja kolmipyöräiset moottoripyörät, sivuvaunulliset moottoripyörät ja kevyet nelipyöräiset ajoneuvot (nelipyörät), esimerkiksi maantiemönkijät, maastomönkijät ja mopoautot.

Luokan L ajoneuvoihin 1. tammikuuta 2016 lähtien sovellettavat tyyppihyväksyntävaatimukset vahvistetaan asetuksessa (EU) N:o 168/2013 ja siihen liittyvissä neljässä delegoidussa ja täytäntöönpanosäädöksessä[[1]](#footnote-1).

Komissio on laatinut Euroopan parlamentille ja neuvostolle kattavaan ympäristövaikutustutkimukseen[[2]](#footnote-2) perustuvan kertomuksen asetuksen (EU) N:o 168/2013 23 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Tutkimuksen päätelmissä suositeltiin parannuksia asetukseen (EU) N:o 168/2013 samoin kuin komission delegoituun asetukseen (EU) N:o 44/2014 ja komission delegoituun asetukseen N:o 134/2014, joilla täydennetään asetusta (EU) N:o 168/2013. Suositukset on otettu huomioon tämän asetuksen 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa, joissa ehdotetaan muutoksia asetuksen (EU) N:o 168/2013 21 ja 23 artiklaan.

Koska asetuksessa (EU) N:o 168/2013 säädettyjen tyyppihyväksyntävaatimusten soveltamisesta tuli pakollista 1. tammikuuta 2016, tätä säädöstä ehdotetaan hyväksyttäväksi mahdollisimman pian ja – toisin kuin useimmissa tyyppihyväksyntäsäädöksissä – siinä ei vahvisteta erillistä soveltamisen alkamispäivää.

Asetuksessa (EU) No 168/2013 rajoitettiin viiteen vuoteen kaikki komission valtuudet antaa delegoituja säädöksiä. Määräaika päättyy 21. maaliskuuta 2018. Koska on jatkuvasti tarpeen mukauttaa tyyppihyväksyntälainsäädännön osia tekniseen kehitykseen tai tehdä siihen muita valtuuksien mukaisia muutoksia, asetusehdotuksessa muutetaan myös asetuksen (EU) N:o 168/2013 75 artiklan 2 kohtaa, jotta valtuutusta jatketaan vielä viidellä vuodella ja sitä olisi sen jälkeen mahdollista jatkaa ilman eri toimenpiteitä.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Tämän säädöksen oikeusperusta on sama kuin muutettavan säädöksen eli SEUT-sopimuksen 114 artikla.

• Suhteellisuusperiaate

EU-tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset sisältävä asetus (EU) N:o 168/2013 perustuu täysimääräisen yhdenmukaistamisen periaatteeseen. Sen vuoksi asetuksen vaatimuksiin tehtävät muutokset, jotka perustuvat kattavan ympäristövaikutustutkimuksen tuloksiin, katsotaan soveltuvimmiksi, jotta saavutetaan asetuksen (EU) N:o 168/2013 johdanto-osan 9 kappaleessa mainittu tavoite eli ympäristönsuojelun korkea taso.

• Toimintatavan valinta

Asetusta pidetään tarkoituksenmukaisena säädöstyyppinä, koska sillä muutetaan voimassa olevaa asetusta.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Komissio toimitti Euroopan parlamentille ja neuvostolle kattavaan ympäristövaikutustutkimukseen perustuvan kertomuksensa asetuksen (EU) N:o 168/2013 23 artiklan 4 ja 5 kohdassa vahvistetun velvoitteen mukaisesti. Siinä yksilöidyt seikat olisi lisättävä ehdotukseen tai niitä olisi selkeytettävä kertomuksen päätelmien mukaisesti, jotta asetusten asianmukainen soveltaminen voitaisiin varmistaa.

Tutkimuksen tuloksista käy selvästi ilmi, että asetuksessa vahvistetut raja-arvot, päivämäärät ja vaatimukset ovat kaikkien luokan L ajoneuvojen osalta kustannustehokkaita ja teknisesti toteutettavissa.

• Sidosryhmien kuuleminen

Komission kertomuksessa annetaan useita asetukseen (EU) N:o 168/2013 tehtäviä muutoksia koskevia suosituksia. Suositukset perustuvat sidosryhmien kuulemisiin, joita järjestettiin koko tutkimuksen ajan. Lisäksi tutkimuksen edistymisestä annettiin tietoja touko-, syys- ja joulukuussa 2016 sekä maalis- ja kesäkuussa 2017 pidetyissä moottoripyörätyöryhmän kokouksissa, joihin osallistuivat kaikki asiaankuuluvat sidosryhmät ja jäsenvaltioiden edustajat.

Komissio esitti maaliskuussa 2017 asiakirjan ensimmäisen version ja sai siitä palautetta toimialan sidosryhmiltä, hyväksyntäviranomaisilta, tutkimuslaitoksilta ja työmarkkinaosapuolilta, jotka ilmaisivat kannattavansa ehdotettua asiakirjaa.

2018/0065 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) N:o 168/2013 muuttamisesta kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien tyyppihyväksyntään sovellettavan Euro 5 -vaiheen osalta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Kun otetaan huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013[[3]](#footnote-3) 23 artiklan 4 kohdan mukaisesti laaditusta luokan L ajoneuvoihin sovellettavaa Euro 5 -päästöluokkaa koskevasta kattavasta ympäristövaikutustutkimuksesta[[4]](#footnote-4) Euroopan parlamentille ja neuvostolle esitetty Euro 5 -päästöluokkaa käsittelevä komission kertomus sekä hyväksyntäviranomaisten ja sidosryhmien havaitsemat ongelmalliset seikat kyseisen asetuksen soveltamisessa, asetukseen (EU) N:o 168/2013 olisi tehtävä tiettyjä muutoksia ja selvennyksiä, jotta sen sujuva soveltaminen voidaan varmistaa.

(2) Mitä tulee vaatimukseen asentaa ajoneuvon sisäinen toisen sukupolven valvontajärjestelmä (OBD II), joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintahäiriöitä ja kulumia ja ilmoittaa niistä, komissio päätteli kattavan ympäristövaikutustutkimuksen perusteella, että tietyissä ajoneuvoissa on katalysaattorin valvontaan liittyviä teknisiä rajoituksia ja että kehittämistyötä on tarpeen jatkaa, jotta vaatimusta voidaan soveltaa asianmukaisesti. Katalysaattorin valvonnan ei odoteta valmistuvan Euro 5 -päästöluokan ensimmäiseen vaiheeseen vaan pikemminkin vuodeksi 2025. Sen vuoksi asetuksen (EU) N:o 168/2013 21 artiklassa olisi säädettävä riittävästä ajasta, joka on tarpeen toisen sukupolven OBD-järjestelmää koskevien vaatimusten täyttämiseksi asianmukaisesti.

(3) On tarpeen selkeyttää mopoja (luokat L1e ja L2e) koskeva poikkeus toisen sukupolven OBD-järjestelmää koskevasta vaatimuksesta ja laajentaa kyseinen poikkeus koskemaan myös kevyitä nelipyöriä (luokka L6e) sekä enduro-moottoripyörien (L3e-AxE) ja trial-moottoripyörien (L3e-AxT) alaluokkia.

(4) Koska ajoneuvoluokkiin L1e and L2e kuuluvat mopot on jo vapautettu toisen sukupolven OBD-järjestelmää koskevasta vaatimuksesta, myös luokan L6e ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja rakennettu mopospesifikaatioiden pohjalta ja joita valmistetaan melko pieniä määriä, olisi vapautettava kyseisestä vaatimuksesta.

(5) Enduro- ja trial-moottoripyörillä on lyhyt käyttöaika, ja ne ovat luonteeltaan ja käyttötarkoitukseltaan hyvin samanlaisia kuin maastomönkijät (L7e-B), jotka on vapautettu toisen sukupolven OBD-järjestelmää koskevasta vaatimuksesta. Mainittu poikkeus olisi sen vuoksi laajennettava koskemaan myös enduro- ja trial-moottoripyöriä.

(6) Komissio totesi Euroopan parlamentille ja neuvostolle esittämässään kattavaan ympäristövaikutustutkimukseen perustuvassa kertomuksessa, että asetuksen (EU) N:o 168/2013 23 artiklan 3 kohdan c alakohdassa vahvistettu matemaattinen kestävyysmenetelmä, jossa ajoneuvot testataan 100 ajokilometrin jälkeen, ei vastaa päästöjenrajoitusjärjestelmän todellista kulumista ajoneuvon käyttöaikana. Kyseistä menetelmää ei pitäisi enää käyttää, ja näin ollen siitä olisi luovuttava vaiheittain vuoteen 2025 mennessä, jotta sidosryhmillä on riittävästi aikaa sopeutua muutokseen. Vuoteen 2025 saakka olisi nostettava vaadittua ajoneuvon kulkemaa matkaa ennen testausta, jotta testitulosten luotettavuus voidaan varmistaa.

(7) Euro 5 -raja-arvojen saavuttamisen edellyttämä teknologia on jo saatavilla, vaikka komissio totesi Euro 5 -päästöluokan osalta Euroopan parlamentille ja neuvostolle esittämässään kertomuksessa, joka perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N: o 168/2013 23 artiklan 4 kohdan mukaisesti tehtyyn kattavaan ympäristövaikutustutkimukseen, että tiettyjä luokan L ajoneuvoja (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT ja L3e-AxE) koskevien Euro 5 -päästörajojen soveltamisen aloituspäivää on tarpeen lykätä vuodesta 2020 vuoteen 2022, jotta niiden kustannus-hyötysuhdetta voidaan parantaa perustasoon nähden. Lisäksi näiden ajoneuvojen valmistajat, jotka ovat enimmäkseen pk-yrityksiä, tarvitsevat enemmän aikaa varmistaakseen, että siirtyminen päästöttömiin, esimerkiksi sähköisiin, voimalaitteisiin sujuu kustannustehokkaasti.

(8) Joitain raja-arvojen soveltamista koskevien aloitusaikojen epäjohdonmukaisuuksia, jotka liittyvät asetuksen (EU) N:o 168/2013 liitteessä IV olevien Euro 5 -päästörajojen melutasoihin, olisi selkeytettävä sen varmistamiseksi, että voimassa olevia raja-arvoja (Euro 4) sovelletaan siihen saakka, kun uudet Euro 5 -päästörajat voidaan vahvistaa.

(9) Asetuksessa (EU) No 168/2013 komissio valtuutettiin antamaan delegoituja säädöksiä viiden vuoden ajan 21 päivään maaliskuuta 2018 saakka. Koska jatkuvasti on tarve mukauttaa tyyppihyväksyntälainsäädännön osia tekniseen kehitykseen tai tehdä muita valtuuksien mukaisia muutoksia, kyseisen asetuksen 75 artiklan 2 kohtaa olisi muutettava, jotta valtuutusta voitaisiin jatkaa vielä viidellä vuodella ja sitä olisi sen jälkeen mahdollista jatkaa ilman eri toimenpiteitä.

(10) Oikeusvarmuuden vuoksi olisi selkeytettävä ja täsmennettävä asetuksessa (EU) N:o 168/2013 komissiolle vahvistettua valtuutusta antaa delegoituja säädöksiä ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän teknisistä vaatimuksista.

(11) Tällä asetuksella muutetaan asetusta (EU) N:o 168/2013 laajentamatta sen lainsäädännöllistä sisältöä, eivätkä jäsenvaltiot voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(12) Sen vuoksi asetusta (EU) N:o 168/2013 olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EU) N:o 168/2013 seuraavasti:

1) Korvataan 21 artikla seuraavasti:

”21 artikla

*Ajoneuvon sisäistä valvontajärjestelmää koskevat yleiset vaatimukset*

1. L-luokan ajoneuvot, lukuun ottamatta luokkien L1e, L2e ja L6e ajoneuvoja, on varustettava OBD-järjestelmällä, joka on 8 kohdan nojalla annettavissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen toimintavaatimusten ja testausmenetelmien mukainen, liitteessä IV vahvistetuista soveltamispäivistä alkaen.

2. Ajoneuvoluokkien (-alaluokkien) L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.1 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmällä (OBD I), joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän virtapiirien ja elektroniikan toimintahäiriöitä ja ilmoittaa toimintahäiriöistä, joiden takia liitteessä VI olevassa B1 osassa säädetyt päästörajat ylittyvät.

3. Ajoneuvoluokkien (-alaluokkien) L3e, L4e, L5e ja L7e ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.2 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmällä, joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän virtapiirien ja elektroniikan toimintahäiriöitä ja joka käynnistyy, kun liitteessä VI olevassa B1 osassa säädetyt päästörajat ylittyvät. Näiden ajoneuvoluokkien (-alaluokkien) ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmien on myös ilmoitettava sellaisen toimintatilan käynnistymisestä, joka merkittävästi vähentää moottorin vääntömomenttia.

4. Ajoneuvoluokkien (-alaluokkien) L3, L4e, L5e ja L7e ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.3 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmällä, joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän virtapiirien ja elektroniikan toimintahäiriöitä ja joka käynnistyy, kun liitteessä VI olevassa B2 osassa säädetyt päästörajat ylittyvät. Näiden ajoneuvoluokkien (-alaluokkien) ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmien on myös ilmoitettava sellaisen toimintatilan käynnistymisestä, joka merkittävästi vähentää moottorin vääntömomenttia.

5. Ajoneuvoluokkien (-alaluokkien) L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.4 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava myös toisen sukupolven OBD-järjestelmällä (OBD II), joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintahäiriöitä ja kulumia sekä ilmoittaa niistä toimintahäiriöistä ja kulumista – katalysaattorin valvontaa lukuun ottamatta – joiden takia liitteessä VI olevassa B1 osassa säädetyt OBD-järjestelmän päästörajat ylittyvät.

6. Ajoneuvoluokkien (-alaluokkien) L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.5 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava myös toisen sukupolven OBD-järjestelmällä, joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintahäiriöitä ja kulumia sekä ilmoittaa niistä toimintahäiriöistä ja kulumista, joiden takia liitteessä VI olevassa B2 osassa säädetyt OBD-järjestelmän päästörajat ylittyvät.

7. Edellä olevia 5 ja 6 kohtaa ei sovelleta alaluokan L3e-AxE enduro-moottoripyöriin eikä alaluokan L3e-AxT trial-moottoripyöriin.

8. Toimintaturvallisuutta tai päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintahäiriöitä koskevien ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän ilmoitusten yhdenmukaistamiseksi ja ajoneuvon tehokkaan korjauksen helpottamiseksi komissiolle siirretään 75 artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan OBD-järjestelmään liittyvät yksityiskohtaiset tekniset vaatimukset niiden ajoneuvoluokkien osalta, jotka luetellaan liitteessä II olevan C1 osan ”Ajoneuvon rakennevaatimukset ja yleiset tyyppihyväksyntävaatimukset” rivillä 11, mukaan lukien OBD-järjestelmän toimintavaatimukset ja testausmenetelmät tämän artiklan 1–7 kohdassa lueteltuja seikkoja varten ja liitteessä V tarkoitettua testityyppiä VIII koskevien yksityiskohtaisten teknisten vaatimusten osalta.”

2) Korvataan 23 artiklan 3 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) Matemaattinen kestävyysmenetelmä:

Kun kerrotaan keskenään liitteessä VII olevassa B osassa vahvistettu huononemiskerroin ja sellaisen ajoneuvon ympäristöominaisuuksia koskevan testin tulos, jolla on ajettu yli 100 km sen jälkeen, kun se ensimmäisen kerran käynnistettiin tuotantolinjan lopussa, tulon on 31 päivään joulukuuta 2024 saakka päästön kunkin ainesosan osalta oltava pienempi kuin liitteessä VI olevassa A osassa vahvistettu ympäristöominaisuuksia koskeva testiraja.

Sen estämättä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, uusien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen ja olemassa olevien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2021 31 päivään joulukuuta 2024, kerrottaessa keskenään liitteessä VII olevassa B osassa vahvistettu huononemiskerroin ja joko sellaisen ajoneuvon ympäristöominaisuuksia koskevan testin tulos, jonka suurin nopeus on alle 130 km/h jolla on ajettu yli 2 500 km sen jälkeen, kun se ensimmäisen kerran käynnistettiin tuotantolinjan lopussa, tai sellaisen ajoneuvon ympäristöominaisuuksia koskevan testin tulos, jonka suurin nopeus on vähintään 130 km/h jolla on ajettu yli 3 500 km sen jälkeen, kun se ensimmäisen kerran käynnistettiin tuotantolinjan lopussa, tulon on päästön kunkin ainesosan osalta oltava pienempi kuin liitteessä VI olevassa A osassa vahvistettu ympäristöominaisuuksia koskeva testiraja.”

3) Korvataan 75 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään 18 artiklan 3 kohdassa, 20 artiklan 2 kohdassa, 21 artiklan 8 kohdassa, 22 artiklan 5 ja 6 kohdassa, 23 artiklan 6 ja 12 kohdassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 25 artiklan 8 kohdassa, 32 artiklan 6 kohdassa, 33 artiklan 6 kohdassa, 50 artiklan 4 kohdassa, 54 artiklan 3 kohdassa, 57 artiklan 12 kohdassa, 65 artiklassa ja 74 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle kymmeneksi vuodeksi 22 päivästä maaliskuuta 2013.Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä viiden vuoden pituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään 22 päivänä kesäkuuta 2022 ja yhdeksän kuukautta ennen kunkin seuraavan viiden vuoden kauden päättymistä.”

4) Muutetaan liite IV tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta Neuvoston puolesta

Puhemies Puheenjohtaja

1. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

   Komission delegoitu asetus (EU) N:o 134/2014, annettu 16 päivänä joulukuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 täydentämisestä ympäristöominaisuuksia ja käyttövoimayksikön tehoa koskevien vaatimusten osalta ja asetuksen liitteen V muuttamisesta (EUVL L 53, 21.2.2014, s. 1).

   Komission delegoitu asetus (EU) N:o 44/2014, annettu 21 päivänä marraskuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 täydentämisestä kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien tyyppihyväksynnässä sovellettavien ajoneuvon rakennetta koskevien ja yleisten vaatimusten osalta (EUVL L 25, 28.1.2014, s. 1).

   Komission delegoitu asetus (EU) N:o 3/2014, annettu 24 päivänä lokakuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 täydentämisestä kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien tyyppihyväksynnässä sovellettavien ajoneuvon toimintaturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta (EUVL L 7, 10.1.2014, s. 1–12). [↑](#footnote-ref-1)
2. Tutkimusraportti ”Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles”, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N). [↑](#footnote-ref-2)
3. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52). [↑](#footnote-ref-3)
4. Tutkimusraportti *Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles*, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N). [↑](#footnote-ref-4)