



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.12.2007
KOM(2007) 851 slutlig

2007/0295 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om typgodkännande av motorfordon och motorer med avseende på utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

(framlagt av kommissionen)

{SEC(2007)1718}

{SEC(2007)1720}

MOTIVERING

1) BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Motiv och syfte

Syftet med förslaget är att fastställa harmoniserade bestämmelser om konstruktionen av motorfordon för att därigenom trygga den inre marknadens funktion och skapa bättre förutsättningar att skydda miljön mot utsläpp till atmosfären.

För att den inre marknaden i Europeiska unionen ska kunna fungera väl måste det finnas gemensamma normer som begränsar utsläppen av luftföroreningar från motorfordon. Genom att vidta åtgärder på gemenskapsnivå hindrar man att det uppstår olika produktstandarder i medlemsstaterna som leder till en fragmentering av den inre marknaden och onödiga hinder vid handeln inom gemenskapen.

Medlemsstaterna och deras medborgare är oroade över de risker som luftföroreningarna innebär för människornas hälsa och för miljön. Även om luftkvaliteten har förbättrats under det senaste årtiondet är den fortfarande ett stort problem i Europeiska unionen, särskilt i och kring städer och i tätbefolkade regioner.

Allmän bakgrund

Euro 4-normen för tunga lastbilar och bussar ska tillämpas från och med den 9 november 2006 och Euro 5-normen från och med den 1 oktober 2008, i båda fallen när det gäller nya typgodkännanden¹.

Om politiken för att minska nivåerna för utsläpp från tunga motorfordon inte ändras är risken stor att den inre marknaden fungerar sämre till följd av att medlemsstaterna ensidigt vidtar åtgärder. Problemet med dålig luftkvalitet kommer också att kvarstå i Europeiska unionen och luftföroreningarna kommer att fortsätta skada människors hälsa.

Gällande bestämmelser

Utsläppskraven för tunga fordon och motorer fastställs idag i direktiv 2005/55/EG¹ som det genomförts genom direktiv 2005/78/EG².

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon (EUT L 275, 20.10.2005, s. 1).

² Kommissionens direktiv 2005/78/EG av den 14 november 2005 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon och om ändring av bilagorna I–IV samt bilaga VI till det direktivet (EUT L 313, 29.11.2005, s. 1).

Förslaget har utarbetats inom ramen för programmet Ren luft i Europa som fungerade som tekniskt underlag när den tematiska strategin för luftförorening utarbetades³. I programmet bedömdes utsläppsnivåer, luftkvaliteten nu och i framtiden samt kostnader för och nyttan med ytterligare åtgärder för att förbättra luftkvaliteten. Med utgångspunkt i detta har kommissionen identifierat de åtgärder som bör vidtas för att uppnå nödvändiga luftkvalitetsnivåer. Euro 6 är en av flera sådana åtgärder som är viktiga för att minska utsläppen av ozonbildande ämnen (som kväveoxider och kolväten) och partikelformiga ämnen.

Förslaget ligger helt i linje med målen för Europeiska unionens strategi för hållbar utveckling och bidrar väsentligt till Lissabonsstrategins mål.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSPANALYS

Extern experthjälp

Berörda områden

I förslaget krävdes att den fordonsteknik som skulle användas för att minska utsläppen skulle analyseras, liksom de kostnader som uppstår i samband med de olika möjliga gränsvärdena enligt Euro 6.

Metoder

Under 2004 skickade kommissionen ut ett frågeformulär till de berörda parterna om scenarierna för utsläppsgränserna i den nya Euro 6-normen för tunga fordon. I frågeformuläret beskrevs flera scenarier för nya gränsvärden, och kommissionen frågade om den teknik som skulle krävas för att fordonen ska klara dessa gränsvärden och därmed sammanhängande kostnader. En oberoende grupp av experter tillsattes för att granska svaren på frågeformuläret. Syftet var att bedöma och validera de berörda parternas svar och nå en gemensam ståndpunkt om den teknik som krävdes och de kostnader som respektive scenario medför. Denna information användes för att simulera konsekvenserna av ett flertal av scenarierna för utsläppsgränser.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

Uppgifter samlades in från ett antal olika berörda parter inom bilindustrin och sammanställdes av en grupp konsulter ledda av TNO i Nederländerna.

Sammanfattning av inhämtade och använda råd

Konsultgruppen sammanfattade den information som de berörda parterna lämnat om kostnaderna. Kommissionen använde gruppens rapport som underlag för analysen av de olika scenarierna för utsläppsgränser. De gränsvärden som föredras har valts ut på grundval av teknisk genomförbarhet och kostnadseffektivitet.

Offentliggörande av expertråd

³ KOM(2005) 446 slutlig, 21.9.2005.

Expergruppens rapport kan läsas på GD Näringslivs webbplats⁴.

Konsekvensanalys

En konsekvensanalys är under utarbetande, och fem olika alternativ beaktas:

- (1) *Ingen förändring av politiken:* Utsläppsgränserna enligt Euro 5 (direktiv 2005/55/EG i dess ändrade lydelse) fortsätter att gälla för tunga fordon.

Om insatserna för att minska nivåerna för utsläpp från motorfordon inte ändras är risken stor att den inre marknadens funktion försämras. I brist på strängare europeiska utsläppsnormer kommer medlemsstaterna sannolikt att införa egen lagstiftning eller vidta andra åtgärder, till exempel förbjuda vissa typer av fordon att komma in i städer eller införa lågutsläppszoner.

Problemet med dålig luftkvalitet kommer att kvarstå i Europeiska unionen och luftföroreningarna kommer att fortsätta skada människors hälsa. Programmet Ren luft i Europa visade att luftföroreningarna, trots minskade utsläpp, fortfarande väntas ha betydande konsekvenser för hälsan i EU 2020.

Detta alternativ anses därför inte realistiskt.

- (2) *Lagstiftning på europeisk nivå:* Den befintliga Euro 5-lagstiftningen revideras genom att man fastställer nya Euro 6-utsläppsgränser i Europeiska unionen.

Fördelarna med detta alternativ, jämfört med det att inte ändra politiken alls, är att det säkerställer att den inre marknaden fungerar väl och förbättrar luftkvaliteten. Det kommer att leda till bättre folkhälsa och därmed även lägre hälso- och sjukvårdsutgifter.

De indirekta konsekvenserna av lagstiftningsalternativet kan vara positiva vad gäller den europeiska industrins konkurrenskraft internationellt, särskilt på marknader med stränga miljökrav.

Beträffande detta alternativ har man övervägt möjligheten att införa Euro 6 i en eller två etapper. Man beslutade att införa Euro 6 i en enda etapp, eftersom en stor majoritet av de tillfrågade i det offentliga samrådet stödde det förslaget.

Därför är EU-lagstiftning det alternativ som förespråkas här.

- (3) *Lagstiftning i medlemsstaterna:* Medlemsstaterna utarbetar egna utsläppsnormer och/eller vidtar andra åtgärder (t.ex. tillfälliga trafikbegränsningar för fordon som inte uppfyller kraven enligt mer ambitiösa normer).

Detta alternativ skulle få negativa effekter för den inre marknadens funktion, t.ex. för marknaden för nyttofordon, och för den fria rörligheten för varor som transporteras med sådana fordon. Detta alternativ har därför avvisats.

- (4) *Skattelättnader i medlemsstaterna:* Medlemsstaterna inför frivilligt skattelättnader för fordon som klarar strängare utsläppsgränser än Euro 5.

⁴ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm

Hur genomförbar denna typ av åtgärd är på lång sikt kan ifrågasättas. Denna politik skulle alltså kunna leda till stor osäkerhet bland tillverkare vad gäller efterfrågan på renare fordon.

Olika slag av skattelättnader i grannländer skulle också kunna få oförutsägbara gränsöverskridande effekter, både vad gäller mönstren för fordonsköp och luftföroreningar. Därför kan detta utgöra ett hot mot den fortsatta existensen för den inre marknaden för fordon.

Detta alternativ garanterar således inte att de politiska målen uppnås och kan till och med få negativa effekter för den inre marknads funktion genom att efterfrågan på specifika fordonstyper inte kan förutsägas säkert.

Detta är alltså inget alternativ att följa.

(5) *Självreglering*: Självreglering genom åtaganden som avtalas med bilindustrin i syfte att minska utsläppen från nya fordon.

Det är inte säkert att självreglering ger tillräckliga garantier för att en viss utsläppsnivå kommer att nås eller att det kommer att finnas lämpliga påföljder om åtagandena inte fullgörs. Dessutom är det inte säkert att ett alternativ som bygger på frivillighet skulle medföra några ytterligare fördelar för industrin, regeringarna eller allmänheten.

Euro-utsläppsnormerna används allmänt på många tillväxtmarknader. Hur regleringen av utsläpp i EU utvecklas får därför betydande konsekvenser i världen. Att gå från reglering till självreglering skulle följaktligen rubba den globala harmoniseringsprocessen.

Alternativet självreglering kommer därför inte att diskuteras vidare.

3) FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Det viktigaste i denna förordning är att den föreskriver ännu strängare utsläppsgränser för partiklar (PM) och kväveoxider (NO_x).

Ett av kraven är att utsläppen av partikelmassa från fordon med kompressionständningsmotor minskar avsevärt (66 %). Trots att denna lägre utsläppsgräns inte föreskriver någon särskild teknik, kommer den i praktiken att kräva införande av dieselpartikelfilter.

Utsläppskravet för partikelmassa kan uppfyllas med väggfiltrering (open filters) eller halvgenomsläppliga filter (closed filters). Fördelen med halvgenomsläppliga filter är att de minskar de ultrafina partiklar som anses mest skadliga för hälsan. För att förhindra att det i framtiden utvecklas väggfiltrering som klarar den nya gränsen för partikelmassa, men som släpper igenom ett stort antal ultrafina partiklar finns det planer på att i ett senare skede införa en ny norm som begränsar antalet partiklar som får släppas ut. För närvarande är det inte ändamålsenligt att fastställa antalet partiklar eftersom forskning pågår vid FN:s ekonomiska kommission för Europa inom ramen för programmet för partikelmätning. En arbetsgrupp inom FN:s ekonomiska kommission för Europa utreder fortfarande denna fråga. När resultaten av programmet för partikelmätning är klara kommer en norm för antalet partiklar att genomföras.

För fordon med kompressionständningsmotor planeras en minskning av kväveoxidutsläppen med 80 %. För att uppfylla detta krav behövs vidareutveckling av motorn (t.ex. avgasåtercirkulation, EGR) och efterbehandling av avgaserna (t.ex. selektiv katalytisk reduktion, SCR) enligt den senaste tekniken. Enligt förslaget ska även utsläppen från fordon med gnistständningsmotor minskas.

I förslaget ingår ett krav på att information om OBD-systemet och information om reparation och underhåll av fordon ska finnas tillgänglig på webbplatser i det standardiserade format som utvecklats av de berörda parternas tekniska kommitté (det s.k. Oasis-formatet).

Införande av harmoniserade internationella krav är ett viktigt inslag för att minska provningskostnaderna för bilindustrin och kommer att stärka de europeiska motor- och fordonstillverkarnas konkurrenskraft. I detta sammanhang införs genom förslaget nya krav som utvecklats inom ramen för FN-ECE WP.29 – världsförbundet för harmonisering av fordonsföreskrifter – och som rör följande:

1. Internationella harmoniserade stationära och transienta körcykler för utvärdering av utsläpp (WHSC och WHTC).
2. Metoder för utsläppsprov och mätning.
3. Internationella harmoniserade OBD-system.

Genom förslaget införs också krav på typgodkännande av komponenter i systemet för avgasefterbehandling, t.ex. katalysatorer och dieselpartikelfilter.

Rättslig grund

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 95 i fördraget.

Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig, eftersom förslaget avser ett område där gemenskapen inte är ensam behörig.

Målen för förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna eftersom man vill undvika att det uppstår hinder på den inre marknaden och eftersom luftföroreningar har gränsöverskridande konsekvenser.

Atmosfäriska modeller och mätningar av luftföroreningar visar att utsläppen av föroreningar i en medlemsstat bidrar till de föroreningshalter som uppmäts i andra medlemsstater. Därför behövs det samlade insatser på EU-nivå för att lösa problemet med luftföroreningar.

Målen kan bättre uppnås genom åtgärder på gemenskapsnivå eftersom man då kan undvika den fragmentering av den inre marknaden som annars skulle uppstå. Genom att det i förslaget fastställs enhetliga normer för utsläpp av föroreningar från motorfordon garanterar det bättre luftkvalitet i Europeiska unionen, och problemet med gränsöverskridande luftföroreningar kan därmed åtgärdas.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen att garantera att den inre marknaden fungerar väl och att säkerställa en hög miljöskyddsnivå.

Den kostnads-nyttoanalys som ingår i konsekvensanalysen av förslaget visar att de valda utsläppsgränserna medför fördelar för samhället som helhet.

Val av regleringsform

Det föreslagna rättsinstrumentet är en förordning. Andra regleringsformer vore otillräckliga av följande skäl:

- En förordning anses vara lämplig genom att den garanterar efterlevnad utan att kräva införlivande i medlemsstaternas lagstiftning.

Förslaget använder det ”förfarande på två nivåer” som har använts även i andra rättsakter, till exempel det tidigare direktivet om utsläpp från tunga fordon⁵. Detta förfarande innebär att förslag och lagstiftning kommer att läggas fast på två skilda – men parallella – plan:

- De huvudsakliga bestämmelserna kommer att läggas fast av Europaparlamentet och rådet i en förordning grundad på artikel 95 i fördraget genom medbeslutandeförfarandet (nedan kallat *medbeslutandeförslaget*).
- De tekniska specifikationerna för tillämpningen av de huvudsakliga bestämmelserna kommer att läggas fast i en förordning som kommissionen antar med hjälp av en föreskrivande kommitté (nedan kallat *kommittéförslaget*).

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

Simulering, pilotfas och övergångsperiod

Förslaget innehåller allmänna övergångsperioder i syfte att ge fordonstillverkare tillräcklig tid för omställning.

⁵ Direktiv 2005/55/EG (EUT L 275, 20.10.2005, s. 1) som det genomförts genom direktiv 2005/78/EG (EUT L 313, 29.11.2005, s. 1)

Förenklingar

Förslaget innebär att lagstiftningen förenklas.

I meddelandet från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén med titeln ”Uppdatera och förenkla gemenskapens lagstiftning”⁶ klargörs att systemet för typgodkännande av motorfordon är ett prioriterat område när det gäller att förenkla gemenskapslagstiftningen. Direktiven 2005/55/EG, 2005/78/EG och 2006/51/EG kommer att upphöra att gälla. Dessutom kommer direktiv 80/1269/EEG⁷, med senare ändringar, som avser motoreffekten hos motorfordon också att upphöra att gälla; dess tekniska krav ingår i detta förslag.

Förslaget innebär förenklingar av administrativa förfaranden för offentliga myndigheter (europeiska eller nationella). Förslaget ingår i kommissionens löpande program för uppdatering och förenkling av gemenskapens regelverk och i dess lagstiftnings- och arbetsprogram enligt referensdokument 2007/ENTR/009.

Upphävande av gällande lagstiftning

Om förslaget antas kommer nuvarande lagstiftning att upphöra att gälla. Detta beskrivs närmare i artikel 15 i förslaget.

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Detta förslag berör en EES-fråga och bör därför gälla i hela EES.

⁶ KOM(2003) 71 slutlig, 11.2.2003.

⁷ Rådets direktiv 80/1269/EEG av den 16 december 1980 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om motoreffekten hos motorfordon (EGT L 375, 31.12.1980, s. 46).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om typgodkännande av motorfordon och motorer med avseende på utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95,

med beaktande av kommissionens förslag⁸,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁹,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget¹⁰, och

av följande skäl:

- (1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste garanteras. Därför finns ett heltäckande gemenskapsomfattande typgodkännandesystem för motorfordon. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp bör därför harmoniseras för att kraven inte ska skilja sig åt mellan olika medlemsstater och för att säkerställa en hög miljöskyddsnivå.
- (2) Denna förordning är en ny särrättsakt inom gemenskapens typgodkännandeförfarande enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektivet")¹¹. Bilagorna IV, VI och XI till det direktivet bör därför ändras i enlighet med detta.
- (3) På begäran av Europaparlamentet har en ny metod för lagstiftningsarbetet införts för gemenskapens fordonslagstiftning. I denna förordning bör därför fastställas grundläggande bestämmelser om utsläpp från fordon, medan de tekniska specifikationerna fastställs i genomförandeåtgärder som antas enligt kommittéförfaranden.

⁸ EUT C [...], [...], s. [...].

⁹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁰ EUT C [...], [...], s. [...].

¹¹ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (4) I gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram, som antogs genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG av den 22 juli 2002, fastställs att det finns ett behov av att minska föroreningarna till en nivå som innebär minsta möjliga skadliga effekt på människors hälsa, särskilt när det gäller känsliga befolkningsgrupper och miljön som helhet. I gemenskapslagstiftningen fastställs lämpliga normer för luftkvaliteten och skyddet av människors hälsa – särskilt när det gäller känsliga individer – samt för nationella utsläppstak. Programmet Ren luft i Europa (CAFE) har lett till att en tematisk strategi för luftföroreningar har antagits¹². En av slutsatserna i den tematiska strategin är att det är nödvändigt att ytterligare minska utsläppen från transportsektorn (luft-, sjö- och landtransport), hushållen och energi-, jordbruks- och industrisektorerna för att EU:s mål för luftkvaliteten ska kunna uppnås. Minskningen av fordonsutsläpp bör i detta sammanhang ses som en del i en global strategi. Euro 6-normen är en av de åtgärder som vidtas för att minska de faktiska utsläppen under drift av luftföroreningar som partikelformiga föroreningar och ozonbildande ämnen som kväveoxider och kolväten.
- (5) För att EU:s mål för luftkvaliteten ska kunna uppnås krävs fortsatta ansträngningar för att minska fordonsutsläppen. Industrin bör av detta skäl ges tydliga besked om framtida utsläppsgränser.
- (6) För att luftkvaliteten ska förbättras och gränsvärdena för föroreningar och nationella utsläppstak upprätthållas är det särskilt nödvändigt att kväveoxidutsläpp från tunga fordon minskas avsevärt. Fastställande av gränsvärden för att minska kväveoxidutsläpp på ett tidigt stadium bör ge fordonstillverkarna i hela Europa möjlighet att planera långsiktigt.
- (7) När utsläppskraven fastställs är det viktigt att beakta konsekvenserna för marknadernas och tillverkarnas konkurrenskraft, de direkta och indirekta kostnader som drabbar företagen samt de vinster som genereras i form av stimulerad innovation, förbättrad luftkvalitet, lägre hälsorelaterade kostnader och ökad förväntad livslängd.
- (8) För att förbättra den inre marknadens funktion, särskilt när det gäller fri rörlighet för varor, etableringsfrihet och frihet att tillhandahålla tjänster, krävs obegränsad tillgång till reparationsinformation om fordonen genom ett standardiserat format för att få fram teknisk information, samt en effektiv konkurrens på marknaden för tjänster som avser information om reparation och underhåll av fordon. En stor del av denna information gäller system för omborddiagnos och deras samverkan med andra system i fordonet. Det bör fastställas tekniska specifikationer som tillverkarnas webbplatser ska följa, liksom riktade åtgärder som säkerställer rimlig tillgång för små och medelstora företag.
- (9) Kommissionen bör följa utvecklingen när det gäller utsläpp som hittills inte omfattas av lagstiftning och som uppkommer till följd av den mer omfattande användningen av nya bränsleblandningar, motortekniker och system för begränsning av utsläpp och vid behov lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i syfte att reglera sådana utsläpp.

¹² KOM(2005) 446, 21.9.2005.

- (10) Det är lämpligt att främja införande av alternativbränslefordon, som kan ha låga kväveoxid- och partikelutsläpp. Gränsvärden bör därför införas för kolväten, andra kolväten än metan samt metan.
- (11) För att se till att utsläppen av ultrafina partiklar begränsas (högst 0,1 µm) bör kommissionen ges behörighet att införa en metod som grundar sig på antal partiklar, som ett komplement till den nuvarande metoden som grundar sig på massa. Den antalsbaserade metoden bör bygga på resultaten från det program för partikelmätning (*Particulate Measurement Programme – PMP*) som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa och vara förenlig med de nuvarande ambitiösa miljömålen.
- (12) Kommissionen bör anta internationella harmoniserade körcykler i den provningsmetod som fungerar som underlag för lagstiftningen om EG-typgodkännande med avseende på utsläpp. Man bör också överväga att använda PEMS (*Portable Emissions Measurement Systems*) för att kontrollera de faktiska utsläppen och att införa förfaranden för att begränsa utsläpp utanför cyklerna (OCE).
- (13) System för omborddiagnos (OBD) är viktiga för att begränsa utsläppen när fordonet är i bruk. Eftersom det är viktigt att de verkliga utsläppen kontrolleras bör kommissionen löpande kontrollera kraven för sådana system och toleranströsklarna för felsignaler.
- (14) För att övervaka hur denna sektor bidrar till de globala utsläppen av växthusgaser bör kommissionen införa mätning av bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen från tunga fordon.
- (15) För att bättre begränsa de faktiska utsläppen, inbegripet utsläpp utanför cyklerna (OCE) och underlätta överensstämmelsekontrollen av fordon som är i drift bör man införa provningsmetoder och prestandakrav på grundval av användning av PEMS (*Portable Emission Measuring Systems*).
- (16) För att målen för luftkvaliteten ska kunna uppnås bör kommissionen införa harmoniserade bestämmelser för att se till att utsläppen utanför cyklerna från tunga fordon och motorer begränsas för en rad olika miljö- och driftsförhållanden.
- (17) Ett väl fungerande efterbehandlingssystem och, särskilt i fråga om NO_x, är ett grundläggande krav för att följa de etablerade normerna för utsläpp av föroreningar. Åtgärder bör vidtas för att se till att system där reagens används fungerar korrekt.
- (18) Medlemsstaterna får besluta om ekonomiska incitament för att påskynda utsläppandet på marknaden av fordon som uppfyller de krav som antagits på gemenskapsnivå. Denna förordning bör inte påverka medlemsstaternas rätt att låta utsläpp ligga till grund för beräkningen av fordonsskatter.
- (19) Medlemsstaterna bör föreskriva påföljder för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta de åtgärder som krävs för att se till att dessa påföljder tillämpas. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

- (20) Kraven på motoreffekten hos motorfordon enligt direktiv 80/1269/EG bör införas i denna förordning och i förordning (EG) nr 715/2007. Förordning (EG) nr 715/2007 bör därför ändras i enlighet med detta och direktiv 80/1268/EG bör upphöra att gälla.
- (21) Artikel 14.6 i förordning (EG) nr 715/2007 bör strykas, eftersom det direktiv som det hänvisas till upphävs genom denna förordning. Förordning (EG) nr 715/2007 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (22) För att förenkla gemenskapslagstiftningen är det lämpligt att ersätta de gällande direktiven med en förordning. Genom att en förordning används kommer de utförliga tekniska föreskrifterna att vara direkt tillämpliga på tillverkare, godkännandemyndigheter och tekniska tjänster, och uppdateringar kan ske snabbt och effektivt. Gällande lagstiftning om utsläpp från tunga fordon i direktiven 2005/55/EG, 2005/78/EG och 2006/51/EG bör upphöra att gälla.
- (23) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹³.
- (24) Kommissionen bör ges behörighet att införa gränsvärden baserade på partikelantal i bilaga I, fastställa tillåten NO₂-halt i gränsvärdet för NO_x, fastställa särskilda förfaranden, prov och krav för typgodkännande och en mätmetod för partikelantal, samt vidta åtgärder som rör utsläpp utanför cyklerna, tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och körcykler som används för att mäta utsläpp. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att komplettera denna förordning genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (25) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att förverkliga den inre marknaden genom införande av gemensamma tekniska krav beträffande utsläpp från motorfordon och genom att garantera oberoende aktörer samma tillgång till information om reparation och underhåll av fordon som auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför 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 denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs gemensamma tekniska krav för typgodkännande av motorfordon, motorer och reservdelar med avseende på utsläpp.

¹³ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

Därutöver fastställs i denna förordning bestämmelser om överensstämmelse för fordon och motorer i drift, hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar, system för omborddiagnos, mätning av bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och dieselryk samt tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på fordon med en referensvikt på högst 2 610 kg i kategorierna M₁, M₂, N₁ och N₂ enligt bilaga II till direktiv 2007/46/EG och alla motorfordon i kategorierna M₃ och N₃ enligt den bilagan.

Denna förordning ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *motor*: framdrivningskällan i ett fordon för vilken typgodkännande får meddelas som separat teknisk enhet enligt definitionen i artikel 3.25 i direktiv 2007/46/EG.
- (2) *gasformiga föroreningar*: avgasutsläpp som består av kolmonoxid, kväveoxider, uttryckt som kvävedioxidekvivalenter (NO₂), och kolväten.
- (3) *partikelformiga föroreningar*: avgasämnen som avlägsnas från de utspädda avgaserna vid en högsta temperatur på 325 K (52 °C) med hjälp av de filter som beskrivs i provningsförfarandet för kontroll av genomsnittliga utsläpp från avgasröret.
- (4) *utsläpp från avgasrör*: utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar.
- (5) *vevhus*: utrymmen i eller utanför motorn som är kopplade till oljeträget med inre eller yttre rörledningar genom vilka gaser och ångor kan avges.
- (6) *utsläpps begränsande anordning*: de komponenter i ett fordon som styr eller begränsar utsläpp från avgasröret.
- (7) *system för omborddiagnos* eller *OBD-system*: system för kontroll av utsläpp med förmåga att identifiera det sannolika felstället med hjälp av felkoder som lagrats i ett datorminne.
- (8) *manipulationsstrategi*: en strategi för begränsning av utsläpp som försämrar effekten hos systemen för begränsning av utsläpp vid miljö- eller driftsförhållanden som motsvarar normal körning eller ligger utanför typgodkännandeprovningen.

- (9) *ursprunglig utsläpps begränsande anordning*: utsläpps begränsande anordning eller en kombination av sådana anordningar som omfattas av det typgodkännande som beviljats för fordonet i fråga.
- (10) *ersättande utsläpps begränsande anordning*: en utsläpps begränsande anordning eller en kombination av sådana anordningar avsedd att ersätta en ursprunglig utsläpps begränsande anordning och som kan godkännas som separat teknisk enhet enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG.
- (11) *information om reparation och underhåll av fordon*: all information som krävs för diagnos, underhåll, kontroll, periodisk övervakning, reparation, omprogrammering eller ominstallation av originaldata när det gäller fordonet, och som tillverkarna tillhandahåller sina auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inklusive alla senare ändringar och tillägg till denna information. Denna information omfattar all information som krävs för att installera delar eller anordningar på fordon.
- (12) *oberoende aktör*: andra företag än auktoriserade återförsäljare och verkstäder som direkt eller indirekt är delaktiga i reparation och underhåll av motorfordon, särskilt reparatörer, tillverkare eller återförsäljare av utrustning för reparation, verktyg eller reservdelar, utgivare av teknisk information, bilklubbar, aktörer som ger hjälp på vägarna, aktörer som erbjuder kontroll och provningstjänster och aktörer som erbjuder utbildning för installatörer, tillverkare och reparatörer av utrustning för fordon som drivs med alternativa bränslen.
- (13) *alternativbränslefordon*: fordon som konstruerats för att kunna drivas med minst ett slags bränsle som antingen är gasformigt vid omgivningens temperatur och under atmosfärstryck eller som huvudsakligen har framställts från annat ämne än mineralolja.
- (14) *referensvikt*: fordonets vikt i körklart skick utom den enhetliga förarvikten på 75 kg och med ett fast tillägg på 100 kg.

Artikel 4

Tillverkarnas skyldigheter

1. Tillverkarna ska visa att alla nya fordon som säljs, registreras eller tas i bruk inom gemenskapen, alla nya motorer som säljs eller tas i bruk inom gemenskapen och alla nya ersättande utsläpps begränsande anordningar som kräver typgodkännande enligt artikel 8 och som säljs eller tas i bruk inom gemenskapen, är typgodkända i enlighet med denna förordning.
2. Tillverkarna ska se till att typgodkännandeförfarandena för kontroll av produktionsöverensstämmelse, hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar och överensstämmelsen hos fordon som är i drift följs.

De tekniska åtgärder som tillverkarna vidtar ska i enlighet med denna förordning säkerställa att utsläpp från avgasrör begränsas effektivt under fordonets hela normala livslängd och vid normal användning.

Därför ska följande körsträckor och tidsperioder tillämpas när det gäller provning av hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar för typgodkännande och kontroll av överensstämmelsen hos fordon eller motorer som är i drift:

- a) 160 000 km eller fem år, beroende på vilket som inträffar först, för motorer monterade i fordon i kategori M₁, N₁ och M₂.
 - b) 300 000 km eller sex år, beroende på vilket som inträffar först, för motorer monterade i fordon i kategori N₂, N₃ med en totalvikt som inte överstiger 16 ton och M₃ kategori I, kategori II och kategori A, samt kategori B med en totalvikt som inte överstiger 7,5 ton.
 - c) 700 000 km eller sju år, beroende på vilket som inträffar först, för motorer monterade i fordon i kategori N₃ med en totalvikt överstigande 16 ton och M₃, kategori III och kategori B med en totalvikt överstigande 7,5 ton.
3. Kommissionen ska, i enlighet med förfarandet i artikel 39.9 i direktiv 2007/46/EG, fastställa de särskilda förfaranden och krav som ska gälla för tillämpningen av punkterna 1 och 2 i denna artikel.

Artikel 5

Krav och provningar

1. Tillverkarna ska säkerställa att de utsläppsgränser som anges i bilaga I följs.
2. Tillverkarna ska utrusta motorn och fordonet på ett sådant sätt att komponenter som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att motorn eller fordonet vid normal användning överensstämmer med denna förordning.
3. Det ska vara förbjudet att använda manipulationsstrategier som försämrar effekten hos utrustning för kontroll av utsläpp.
4. Kommissionen ska i enlighet med det förfarande som avses i artikel 39.9 i direktiv 2007/46/EG anta tillämpningsföreskrifter för denna artikel. Dessa bestämmelser ska inbegripa
 - a) utsläpp från avgasrör, inbegripet testcykler, utsläpp utanför cyklerna, partikelantal, utsläpp vid tomgång, röktäthet och de utsläpps begränsande systemens korrekta funktion och regenerering,
 - b) utsläpp från vevhuset,
 - c) OBD-system och utsläpps begränsande anordningars funktion efter ibruktagande,
 - d) hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar, ersättande utsläpps begränsande anordningar, överensstämmelsen hos motorer och fordon i drift, produktionsöverensstämmelse och trafikduglighet,
 - e) koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning,

- f) beviljande av förlängning av typgodkännande,
- g) provningsutrustning,
- h) referensbränslen,
- i) mätning av motoreffekt,
- j) särskilda bestämmelser för att se till att begränsningen av NO_x-utsläpp fungerar korrekt; bestämmelserna ska innebära att fordon som behöver reagens för att följa gränsvärdena för NO_x-utsläpp inte kan användas utan sådant reagens.

Kommissionen får i enlighet med det förfarande som avses i artikel 39.9 i direktiv 2007/46/EG anta andra bestämmelser om särskilda förfaranden, prov och krav på typgodkännande.

Artikel 6

Tillgång till information

1. Tillverkarna ska ge obegränsad och standardiserad tillgång till information om OBD-systemet och information om reparation och underhåll av fordon till oberoende aktörer.

Artiklarna 6 och 7 i förordning (EG) nr 715/2007 ska tillämpas.

2. Kommissionen ska i enlighet med förfarandet i artikel 39.9 i direktiv 2007/46/EG för genomförandet av punkt 1 i denna artikel fastställa och uppdatera tekniska specifikationer för tillhandahållande av information om OBD-systemet och information om reparation och underhåll av fordon.

Kommissionen får i enlighet med det förfarande som avses i artikel 39.9 i direktiv 2007/46/EG anta andra bestämmelser som behövs för genomförandet av punkt 1 i denna artikel.

Artikel 7

Skyldigheter avseende system där förbrukningsbart reagens används

1. Tillverkare, reparatörer och användare får inte manipulera system där förbrukningsbart reagens används.
2. Användarna ska se till att fordonet inte används utan förbrukningsbart reagens.

Artikel 8

Tidtabell för tillämpning av typgodkännande av fordon och motorer

1. Med verkan från det datum som anges i artikel 16 andra stycket första meningen ska de nationella myndigheterna av skäl som avser utsläpp vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av nya motortyper eller fordonstyper som inte uppfyller kraven i denna förordning.

Typgodkännandeintyg för tidigare utsläppsgränser än Euro 6 får utfärdas för fordon och motorer avsedda för export till tredjeländer, om det tydligt framgår av intygen att fordonen och motorerna i fråga inte får släppas ut på gemenskapsmarknaden.

2. Från och med den 1 oktober 2014 ska de nationella myndigheterna när det gäller nya fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga med avseende på tillämpningen av artikel 26 i direktiv 2007/46/EG, och de ska av skäl som avser utsläpp förbjuda att sådana fordon registreras, säljs eller tas i drift.

Från och med samma datum ska den nationella myndigheterna förbjuda att nya motorer som inte uppfyller kraven i denna förordning säljs eller används, utom när det gäller ersättningsmotorer till fordon i drift.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 2 i denna artikel och när de tillämpningsbestämmelser som avses i artikel 4.3, artikel 5.4 första stycket och artikel 6.2 första stycket träder i kraft får de nationella myndigheterna inte av skäl som avser utsläpp från fordon vägra att efter ansökan av en tillverkare bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp eller motortyp eller förbjuda att ett nytt fordon registreras, säljs eller tas i drift eller nya motorer säljs eller används, om fordonet eller motorerna i fråga uppfyller kraven i denna förordning.

Artikel 9

Medlemsstaternas skyldigheter i fråga om typgodkännande av reservdelar

De nationella myndigheternas ska förbjuda försäljning och installation i fordon av nya ersättande utsläppsbegränsande anordningar som är avsedda att monteras på fordon som godkänts med stöd av denna förordning, om de inte är av en typ för vilken ett typgodkännande har meddelats i enlighet med denna förordning.

Artikel 10

Ekonomiska incitament

1. När tillämpningsbestämmelserna för denna förordning träder i kraft får medlemsstaterna införa ekonomiska incitament för serietillverkade motorfordon som uppfyller kraven i denna förordning.

Dessa incitament ska gälla alla nya fordon som släpps ut på marknaden i den berörda medlemsstaten och som uppfyller kraven i denna förordning. De ska dock upphöra att gälla senast den 1 oktober 2014.

2. När tillämpningsbestämmelserna för denna förordning träder i kraft får medlemsstaterna införa ekonomiska incitament för eftermontering på fordon i drift enligt de utsläppsgränser som anges i bilaga I och för skrotning av fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning.
3. De ekonomiska incitamenten enligt punkterna 1 och 2 får för ingen motorfordonstyp överskrida de merkostnader som uppstår för de tekniska anordningar som krävs för att säkerställa överensstämmelse med de utsläppsgränser som anges i bilaga I, inklusive kostnaderna för installationen i fordonet.
4. Kommissionen ska informeras om planer på att införa eller ändra sådana ekonomiska incitament som avses i punkterna 1 och 2.

Artikel 11

Påföljder

1. Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta erforderliga åtgärder för att se till att de verkställs. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska meddela dessa bestämmelser till kommissionen senast [18 månader efter det att denna förordning trätt i kraft] och ska utan dröjsmål meddela eventuella ändringar som påverkar bestämmelserna.
2. Åtminstone följande överträdelser från tillverkarnas sida ska medföra sanktioner:
 - a) Lämnande av falsk uppgift under godkännandeförfarandet eller förfaranden som leder till återkallande.
 - b) Förfalskning av testresultat, antingen för typgodkännande eller om överensstämmelse för fordon i drift.
 - c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till återkallande eller indraget typgodkännande.
 - d) Användning av manipulationsstrategier.
 - e) Vägran att lämna tillgång till uppgifter.

Även manipulering av system där förbrukningsbart reagens används ska betraktas som en överträdelse från tillverkarens, reparatörens respektive användarens sida.

Att köra ett fordon utan förbrukningsbart reagens ska betraktas som en överträdelse från användarens sida.

Artikel 12

Revidering

1. När det partikelmättningsprogram har avslutats som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa under ledning av världsförbundet för harmonisering av föreskrifter för fordon ska kommissionen, utan att försämra miljöskyddet inom gemenskapen
 - a) införa antalsbaserade gränsvärden för partikelutsläpp och om lämpligt fastställa ett värde för tillåten NO₂-halt i gränsvärdet för NO_x, i enlighet med artikel 39.2 i direktiv 2007/46/EG,
 - b) införa en mätmetod för partikelantalet.
2. Kommissionen ska fastställa korrelationsfaktorer mellan den europeiska transienta cykeln (ETC) och den europeiska stationära cykeln (ESC) enligt direktiv 2005/55/EG å ena sidan, och den internationella harmoniserade transienta körcykeln (WHTC) och den internationella harmoniserade stationära körcykeln (WHSC) å den andra, och anpassa gränsvärdena i enlighet med detta.
3. Kommissionen ska se över de förfaranden, prov och krav som avses i artikel 5.4 liksom de provcykler som används för att mäta utsläpp.

Om man vid översynen finner att dessa förfaranden, prov, krav och provcykler inte längre är adekvata eller inte längre avspeglar de verkliga utsläppen ska de anpassas så att de avspeglar utsläppen vid verklig körning på väg.
4. Kommissionen ska följa utvecklingen när det gäller de föroreningar som anges i artikel 3.2. Om kommissionen anser det lämpligt att reglera utsläppen av ytterligare föroreningar ska denna förordning ändras i enlighet med detta.

Artikel 13

Ändringar av förordning (EG) nr 715/2007

Förordning (EG) nr 715/2007 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 5.3 ska ändras på följande sätt:
 - i) Efter led h ska ordet ”och” strykas.
 - ii) Följande ska läggas till som led j:
”j) mätning av motorvarvtal.”
2. I artikel 14 ska punkt 6 utgå.

Artikel 14

Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Bilagorna IV, VI och IX till direktiv 2007/46/EG ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

Artikel 15

Upphävande

1. Rådets direktiv 80/1269/EEG, kommissionens direktiv 88/195/EEG, 97/21/EG, 1999/99/EG och 2005/78/EG samt direktiv 2005/55/EG ska upphöra att gälla från och med den 1 oktober 2014.
2. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska betraktas som hänvisningar till denna förordning.

Artikel 16

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Förordningen ska tillämpas från och med den 1 april 2013. Artiklarna 8.3 och 10 ska dock tillämpas från och med ikraftträdandet och punkterna 1 a i, 1 b i, 2 a, 3 a i, 3 b i, 3 c i och 3 d i i bilaga II ska tillämpas från och med den 1 oktober 2014.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

Gränsvärden för Euro 6

| | Gränsvärden | | | | | | | |
|-------------|----------------|-----------------|------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|
| | CO (mg/kWh) | THC (mg/kWh) | NMHC (mg/kWh) | CH ₄ (mg/kWh) | NO _x (3) (mg/kWh) | NH ₃ (ppm) | PM massa (mg/kWh) | PM (1) antal (/kWh) |
| ESC (CI) | 1500 | 130 | | | 400 | 10 | 10 | |
| ETC (CI) | 4000 | 160 | | | 400 | 10 | 10 | |
| ETC (PI) | 4000 | | 160 | 500 | 400 | 10 | 10 | |
| WHSC (2) | | | | | | | | |
| WHTC (2) | | | | | | | | |

Anmärkning:

PI = Gnisttändning.

CI = Kompressionständning.

(1) En gräns för partikelantalet ska bestämmas senare.

(2) Gränsvärden för internationella harmoniserade stationära och transienta körcykler (WHSC och WHTC) och kommer att införas när korrelationsfaktorer fastställts för de nuvarande cyklerna (ESC och ETC).

(3) Tillåten NO₂-halt i gränsvärdet för NO_x kan fastställas senare.

BILAGA II

Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Direktiv 2007/46/EG ska ändras på följande sätt:

1. Del I i bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Tabellen ändras på följande sätt:

i) Punkt 40 ska utgå.

ii) Följande ska införas som punkt 41a:

| Område | Förordning | EUT | Tillämplighet | | | | | | | | | | |
|--------|---|--|---|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ | |
| 41a | Utsläpp (Euro 6) tunga fordon/ tillgång till information | [EG] nr .../...] [number of this Regulation to be inserted] | [L ..., ..., s. ...] [reference to this Regulation to be inserted] | X ¹² | X ¹² | X | X ¹² | X ¹² | X | | | | |

iii) Följande anmärkning ska läggas till:

¹² För fordon som har en referensvikt som överstiger 2610 kg och som inte är typgodkända (på tillverkarens begäran och förutsatt att referensvikten inte överstiger 2840 kg) enligt förordning (EG) nr 715/2007."

b) Tabellen i tillägget ska ändras så att den får följande lydelse:

i) Punkt 40 ska utgå.

ii) Följande ska införas som punkt 41a:

| | Område | Förordning | EUT | M ₁ |
|-----|--|---|---|----------------|
| 41a | Utsläpp (Euro 6) tunga fordon, med undantag för alla krav som rör OBD-system och tillgång till information/Tillgång till information | [EG] nr .../...] [number of this Regulation to be inserted]) | [L ..., ..., s. ...] [reference to this Regulation to be inserted] | A |

2. Tabellen i tillägget till bilaga VI ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 40 ska utgå.

b) Följande ska införas som punkt 41a:

| Område | Förordning | Ändrad genom | Gäller för version: |
|--|---|--------------|---------------------|
| 41a Utsläpp (Euro 6) tunga fordon/ tillgång till information | [EG] nr .../...] [<i>number of this Regulation to be inserted</i>] | | |

3. Bilaga XI ska ändras på följande sätt:

a) Tabellen i tillägg 1 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 40 ska utgå.

ii) Följande ska införas som punkt 41a:

| Post | Område | Förordning | M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg | M ₁ > 2 500 (¹) kg | M ₂ | M ₃ |
|------|--|---|-------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|
| 41a | Utsläpp (Euro 6) tunga fordon/ tillgång till information | [EG] nr .../...] [<i>number of this Regulation to be inserted</i>] | G+H | G+H | G+H | G+H |

b) Tabellen i tillägg 2 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 40 ska utgå.

ii) Följande ska införas som punkt 41a i tabellen:

| Post | Område | Förordning | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|------|--|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 41a | Utsläpp (Euro 6) tunga fordon/ tillgång till information | [EG] nr .../...] [<i>number of this Regulation to be inserted</i>] | X | X | X | X | X | X | | | | |

c) Tabellen i tillägg 4 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 40 ska utgå.

ii) Följande ska införas som punkt 41a:

| Post | Område | Förordning | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|------|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 41a | Utsläpp (Euro 6) tunga fordon/ tillgång till information | [EG] nr .../... <i>[number of this Regulation to be inserted]</i> | H | H | H | H | H | | | | |

d) Tabellen i tillägg 5 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 40 ska utgå.

ii) Följande ska införas som punkt 41a:

| Post | Område | Förordning | Mobilkranar i kategori N3 |
|------|--|--|---------------------------|
| 41a | Utsläpp (Euro 6) tunga fordon/ tillgång till information | [EG] nr .../... <i>[number of this Regulation to be inserted]</i> | X |