



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.7.2012
SWD(2012) 207 final

TRAFIKSÄKERHETSPAKETET

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

Åtföljande dokument till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om periodisk
trafiksäkerhetsprovning av motorfordon och tillhörande släpfordon och om
upphävande av direktiv 2009/40/EG**

och

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om vägkontroller av
trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen och om upphävande av direktiv
2000/30/EG**

och

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av rådets direktiv
1999/37/EG om registreringsbevis för fordon**

Sammanfattning av KONSEKVENSBEDÖMNING

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
Åtföljande dokument till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om periodisk
trafiksäkerhetsprovning av motorfordon och tillhörande släpfordon och om
upphävande av direktiv 2009/40/EG**

och

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om vägkontroller av
trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen och om upphävande av direktiv
2000/30/EG**

och

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av rådets direktiv
1999/37/EG om registreringsbevis för fordon**

Sammanfattning av KONSEKVENSBEDÖMNING

1. PROBLEMFORMULERING

I direktiv 2009/40/EG fastställs minimikrav för regelbunden teknisk inspektion av motorfordon. Syftet med regelbunden teknisk inspektion är att säkerställa att de fordon som är i drift underhålls och provas korrekt så att deras prestanda överensstämmer med typgodkännandet¹ under hela livscykeln. Direktiv 2009/40/EG kompletteras av direktiv 2000/30/EG som innehåller krav på kontroll av teknisk status hos nyttofordon i trafik mellan de regelbundna kontrollerna (vägkontroller).

Den 20 juli 2010 antog kommissionen politiska riktlinjer för trafiksäkerhet där man föreslog harmonisering och successiv förbättring av EU-lagstiftningen om trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller, en utvidgning av fordonsinspektionen till att även omfatta tvåhjuliga motorfordon och ett förslag till en eventuell elektronisk plattform för Europa i syfte att harmonisera fordonsinformation och utbyta sådan information.

Efter samrådet med berörda parter och kommissionens analys identifierades ett **problem** med nuvarande regelbundna tekniska inspektioner i Europa: Det finns för många fordon med tekniska defekter på vägarna. Undersökningar från Storbritannien och Tyskland visar att upp till 10 % av fordonen vid någon tidpunkt hade en defekt som skulle hindra dem från att bli godkända vid den tekniska inspektionen. Dessutom finns det många tekniska defekter som påverkar säkerheten negativt (huvudsakligen elektriska säkerhetskomponenter såsom ABS och ESC) som inte kontrolleras vid de tekniska inspektionerna enligt gällande regler.

Tekniska defekter orsakar ofta olyckor. Man beräknar att tekniska fel orsakar 6 % av alla skador vilket innebär 2 000 dödsfall och många fler skadade varje år. Tekniska defekter ökar även utsläppen (t.ex. CO, HC, NO och CO₂) med i genomsnitt mellan 1,2 % och 5,7 % och upp till 20 gånger för vissa fordon.

Två viktiga orsaker **till problemet** har identifierats.

Först och främst är EU-lagstiftningens omfattning för snäv och kraven för låga. En jämförande analys av befintliga nationella tekniska inspektionssystem visar att EU-

¹ Typgodkännande definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 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.

lagstiftningens krav inte räcker till för att uppfylla de sju pelarna i unionens trafiksäkerhetsprovningar för att minska förekomsten av defekter till en hållbar nivå:

- Antalet objekt som kontrolleras är inte tillräckligt (elektriska säkerhetskomponenter inspekteras inte tillräckligt noga)
- Definitionen av defekter är inaktuell och bedömningen är inte harmoniserad.
- Utrustningen som används vid inspektionerna är inte tillräckligt avancerad.
- Inspektörernas kunskaper har inte definierats.
- Många fordonsklasser inspekteras inte alls (särskilt motorcyklar, som är inblandade i många olyckor).
- Fordonen inspekteras inte tillräckligt ofta (detta gäller särskilt äldre fordon och nyttofordon, med större antal defekter).
- Provningsstationerna ser inte över i tillräcklig utsträckning i många medlemsstater.

För det andra utbyts inte information som är viktig för att förbättra effektiviteten och provningsresultaten mellan de berörda aktörerna. Detta gäller särskilt följande:

- Data för provning av elektriska säkerhetskomponenter är ofta inte tillgänglig.
- Information om vägmätarställning samlas inte in på ett centraliserat sätt.
- Inspektionsintygen är inte bedrägeriskyddade.
- Information om resultat från inspektionerna är inte tillgänglig för ansvariga myndigheter såsom polis eller registreringsmyndighet.

Problemets utveckling (grundscenariot)

De huvudsakliga bristerna rör till stor del *lagstiftning*. Nederländerna och Storbritannien har undersökt möjligheten att *minska* inspektionsfrekvensen för att sänka kostnaderna för fordonsägare, men detta är en mycket liten indikation om de eventuella framtida förändringarna i EU:s medlemsstater. När det gäller EU kommer de tekniska bilagorna till direktiv 2009/40/EG att uppdateras regelbundet för att överensstämja med tekniska framsteg som skett fram till i dag.² Eftersom förteckningen över provningsobjekt och provningsmetoder som anges i direktivet endast kan uppdateras genom kommittéförfaranden kan inga förändringar göras gällande provningens omfattning och frekvens eller i ramverket för informationsutbyte i detta grundscenariot.

Tillgängliga prognoser bekräftar att fordonsbeståndet i Europa kommer att öka i framtiden. Kommissionen uppskattar att antalet passagerarfordon kommer att öka från 220,2 miljoner 2005 till 307,1 miljoner 2050 med en oförändrad politik.³ Fler fordon innebär i princip en ökad risk för olyckor.

Samtidigt förväntas den ambitiösa politik som presenterades i de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011–2020 förbättra trafiksäkerheten. Det finns stora förhoppningar på att utvecklingen och driftsättningen av intelligenta transportsystem (ITS) och tillhörande teknik

² Den senaste ändringen var direktiv 2010/48/EU.

³ Primes-Tremove, referensscenariot.

och verktyg ska få stor genomslagskraft. Det intelligenta transportsystemet kommer dessvärre att leda till komplexare elektrisk utrustning i fordonen som är svår att prova under rådande förhållanden eftersom den tekniska informationen från tillverkarna inte finns tillgänglig i användbar form. I sin helhet beräknas antalet dödsolyckor fortsätta minska⁴ men det finns även en risk för att andelen olyckor som sker på grund av tekniska defekter ökar från den nuvarande andelen på 6 %.

När det gäller miljön kommer förorenade utsläpp att minska betydligt eftersom fordon som godkänts enligt äldre Euro-klasser successivt skrotas och nya utsläppsfria fordon presenteras på marknaden. Detta innebär att effekten på luftkvaliteten kommer att påverkas till större del av fordon som avger stora utsläppsmängder på grund av tekniska defekter.

2. SUBSIDIARITETSANALYS

EU:s rätt att agera på transportområdet regleras i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. I artikel 91 i fördraget föreskrivs att lagstiftarna ska fastställa åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten.

Vägtransporter – med förare, passagerare och i synnerhet kommersiella transporter – har en tydlig gränsöverskridande dimension. Detta är särskilt viktigt vid verkställighet, där effektiviteten beror på informationsflödet om fordonens tekniska status, tidigare efterlevnad och identifiering av bedrägerier mellan de olika medlemsstaternas olika myndigheter. Fordonstillverkningen är global, och åtgärder avseende tillverkarnas tillhandahållande av information inför regelbundna tekniska inspektioner måste vidtas på högst möjliga nivå.

Enligt gällande bestämmelser har medlemsstaterna stor flexibilitet när det gäller tillämpningen av direktiven, vilket gör att de kan fastställa högre standarder för regelbundna tekniska inspektioner. Erfarenheter visar att den här möjligheten inte har utnyttjats av alla medlemsstater vilket gör att kvaliteten på kontrollerna skiljer sig mycket åt inom regionen. Denna trend kan endast vändas genom samordnade åtgärder på EU-nivå.

Kommissionen har inte bara tittat på lösningar som innebär lagstiftning utan har även analyserat resultaten av insatser som baserats på milda åtgärder eller en kombination av milda åtgärder och lagstiftning.

Kommissionen anser att vissa delar av översynen av trafiksäkerhetsprovningen ska utföras av medlemsstaterna som kan uppnå målen på ett effektivare sätt, särskilt vad gäller upprättande av vägkontroller, utbildning av inspektörer och genomförande av tillsyn.

3. SYFTET MED EU:S INITIATIV

De övergripande målen med detta initiativ är följande:

1. Att bidra till målet att halvera antalet dödsfall i trafiken inom EU 2010–2020 och att nå nollvisionen för vägtransport till 2050 med hjälp av åtgärder som syftar till att förbättra kvaliteten och samordna arbetet med regelbundna tekniska inspektioner och vägkontroller.

2. Att bidra till att minska utsläppen av växthusgaser och luftförorenande ämnen från vägtransporter med hjälp av effektivare åtgärder för att identifiera och ta ur trafik fordon som avger stora mängder förorenande ämnen på grund av tekniska defekter.

De allmänna målen kan överföras till två konkreta mål:

⁴ Målet för kommande tioårsperiod enligt de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet är att minska dödsolyckorna med 50 %.

- Att öka omfattningen och nivån på kraven för trafiksäkerhetsprovning och vägkontroller inom EU.
- Att skapa ett lämpligt regelverk för enkelt informationsutbyte mellan de aktörer och medlemsstater som arbetar för bättre resultat av de regelbundna tekniska inspektionerna.

Det finns två operativa mål som ska uppnås tre år efter ikraftträdandet av lagstiftningens alla delar (inklusive driftsättningen av systemet för datautbyte):

- Minska antalet dödsolyckor som orsakats av tekniska defekter till 1 100 varje år, vilket har beräknats till maximal kapacitet.
- Arbeta för att fasa ut de fordon som orsakar mest utsläpp ur fordonsbeståndet.

4. ALTERNATIV

Flera olika alternativ har tagits i beaktande: Ett alternativ utan några förändringar (alternativ 0), avslutade EU-åtgärder, ett alternativ med icke-bindande lagstiftning (alternativ 1), ett alternativ med lagstiftning (alternativ 2) och en kombination av icke-bindande och bindande lagstiftning (alternativ 3). Alternativet för avslutade EU-åtgärder avslogs i ett tidigt skede eftersom detta inte skulle bidra till att uppfylla målen och vara oförenligt med de befintliga EU-strategierna.

Alternativ 1 innebär en ökad användning av kommissionens sakkunnigbedömningar och granskningar samt utforskning av lämpliga nivåer för investeringar i regelbundna tekniska inspektioner och vägkontroller och undersökning av omfattningen av riskbaserade provningsförfaranden tillsammans med medlemsstaterna. Alternativet skulle även omfatta granskning av påföljderna för personer som inte låter sitt fordon genomgå den regelbundna tekniska inspektionen. Åtgärderna skulle även bestå av kampanjer för att öka medvetenheten hos fordonsägare, bättre vägkontroller och trafiksäkerhetsprovning samt bättre tillsyn i medlemsstaterna. Slutligen skulle alternativ 1 innebära rekommendationer till frivilliga åtgärder för fordonstillverkare.

Alternativ 2 och 3 delades in i vardera tre delalternativ a–c som rangordnades från minsta till största ökning av de lägsta EU-standarderna för regelbundna tekniska inspektioner och vägkontroller. Alla delalternativen har analyserats var för sig.

Alternativ 2a innebär en ökad omfattning av vägkontrollerna så att de omfattar mer än utsläpp och bromsar. Här fastställer man detaljerade krav på den utrustning som ska användas vid regelbundna tekniska inspektioner och krav på regeringarna att genomföra regelbundna kvalitetskontroller av inspektionsanläggningar, utvidgar inspektionen till att även omfatta motorcyklar (L3,4,5,7) och lätta släpfordon (O2), ändrar tidpunkten för den första obligatoriska tekniska inspektionen från fyra år efter registreringen till tre år och fastställer krav på regelbunden utbildning av inspektörer, avseende både tekniska inspektioner och vägkontroller.

I alternativ 2b ställs högre krav än i 2a när det gäller provningsutrustning vid inspektionsanläggningar (inklusive provning av elektroniska säkerhetskomponenter) och för vägkontroller (provning av 15 % av fordonen vid vägkontroller med mobila inspektionsenheter). Alternativet omfattar även ökade utbildningskrav för inspektörer (tekniska inspektioner och vägkontroller) till fyra dagar per år och att de tekniska inspektionerna ska omfatta mopeder (L1,2,6) och att vägkontrollerna ska omfatta skåpbilar (N1) med släpfordon som används som nyttofordon. Man ska även öka provningsfrekvensen för äldre mindre fordon (provning varje år istället för vartannat år för M1N1O1,2L3,4,5,7)

och ett minimikrav på att 10 % av nyttofordonen ska genomgå vägkontroller samt ökad kvalitet på tillsyn av inspektionsanläggningar.

Alternativ 2c kompletterar alternativ 2b med förslag på utsläppsprovning för alla fordonskategorier vid vägkontroller med hjälp av fjärranalysteknik där målet är att detta ska genomföras på 15 % av de fordon som provas. I alternativet utökas vägkontrollerna till alla fordonskategorier samtidigt som provningsfrekvensen för lätta fordon (M1N1O1,2 L3,4,5,7) justeras till varje år från och med registreringen och till var sjätte månad för tunga fordon (M2,3N2,3O3,4).

Inledningsvis har även tre tekniska lösningar för att säkerställa datautbytet från och för regelbundna tekniska inspektioner beaktats: centraliserat datalager; centralt definierat datalager med komplett replikering av alla data till alla medlemsstater; centralt definierade datalager som administreras regionalt där endast lokal information förvaras. Den preliminära analysen visar emellertid att de särskilda kraven för regelbundna tekniska inspektioner i de två första lösningarna skulle blir alltför kostsamma och olämpliga ur en administrativ synvinkel. Därför valdes den tredje lösningen ut för vidare analys och införlivades i alternativ 2 a–c och 3 a–c.

Tabell 1: Sammanfattande tabell av alternativen

	Minimistandarder för tekniska inspektioner och vägkontroller	Datautbyte
Alternativ 0	Ingen förändring av politiken	
Alternativ 1	Icke-bindande lagstiftning	
Alternativ 2	Lagstiftning	
	2a Måttlig ökning av minimistandarder för tekniska inspektioner och vägkontroller	Plattform för datautbyte
	2b Betydande ökning av minimistandarder för tekniska inspektioner och vägkontroller	
	2c Högsta möjliga ökning av minimistandarder för tekniska inspektioner och vägkontroller	
Alternativ 3	Icke-bindande och bindande lagstiftning	
	3a 2a + 1	2 + 1
	3b 2b + 1	
	3c 2c + 1	

5. KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvensbedömningen följer samma mönster som en partiell lönsamhetsanalys. De huvudsakliga ekonomiska, sociala och miljömässiga effekterna är klassificeras i kostnader och fördelar. Det som är en kostnad för en grupp kan givetvis utgöra en fördel för en annan grupp. Ett exempel på detta är att fler tekniska inspektioner innebär kostnader för fordonsägarna men fördelar för verkstäderna. I analysen nedan behandlas därför de *sociala* kostnaderna och fördelarna. I slutet av avsnittet beskrivs påverkan på särskilda grupper i detalj, t.ex. påverkan på små och medelstora företag, medborgare och myndigheter.

Kostnaderna uttrycks i pengar. När det gäller fördelar uttrycks de flesta konsekvenser för trafiksäkerhet och miljö i pengar, och vinster i form av nya arbetstillfällen kvantifieras. Det finns emellertid viktiga fördelar som inte kunnat kvantifieras och som därför presenteras ur kvalitativ synvinkel.

Kostnaderna gäller främst

- verkstäder, ofta små och medelstora företag som behöver ytterligare utrustning och mer personal vid inspektionsanläggningarna,
- fordonsägarna, som betalar för fler provningar av fler fordon,
- myndigheter, som bekostar tillsynen av verkstäder och driftsättningen av system för datautbyte.

Fördelarna gäller främst

- bättre trafiksäkerhet (gäller i stort sett alla alternativ och delalternativ),
- minskad miljöpåverkan,
- fler arbetstillfällen,
- tillgång till bättre statistik som underlag för politik och en bättre fungerande inre marknad.

I tabellen nedan sammanfattas kostnader och fördelar för de olika alternativen.

Tabell 2: Kostnader och fördelar med de olika alternativen

Alternativ	Kostnad (miljoner euro)	Penningmässig fördel (miljoner euro)	Penningmässig fördel/kostnadsförhållande	Övriga fördelar
1	0,28 , av vilket: 0,2: Informationskampanjer 0,08: Sakkunnigbedömningar	184 (främst gällande trafik-säkerhet)	656:1	Ökad omfattning och en högre nivå på tekniska inspektioner och vägkontroller tack vare sakkunnigbedömningar och granskningar samt undersökning av lämpliga nivåer för investeringar i tekniska inspektioner och

				vägkontroller.
2a	459,5 , av vilket:	1,622	3,53:1	- 1 450 ytterligare arbetstillfällen skapas
	125: Ökad provningsfrekvens	(mestadel s gällande trafiksäke rhet)		- ökning i antalet identifierade defekter tack vare förbättrad utbildning av inspektörer och tillsyn av tekniska kontrollcentrum
	150: Provning av fler fordons- kategorier			- förbättrad identifiering av "riskfordon" tack vare riktade vägkontroller
	95: Behov av mer personal			- Bättre möjligheter för myndigheterna att kontrollera resultaten från de tekniska inspektionerna tack vare datautbyte
				- bättre beslutsfattande och en mer tillförlitlig marknad för begagnade bilar tack vare datautbyte.
2b	3 347 , av vilket:	5,623	1,68:1	Fördelar med alternativ 2 a:
	1,681: Ökad provningsfrekvens	(mest gällande trafik- säkerhet)		- 12 000 ytterligare arbetstillfällen skapas
	273: Provning av fler fordonskategorier			- ökad identifiering av defekter vid vägkontroller tack vare utökad omfattning (antal kontroller och alla fordonskategorier som kontrollerats)
	263: Behov av mer personal			- Ökning i antalet identifierade defekter tack vare bättre utbildning av inspektörer.
2c	9 227 , av vilket	7,027	0,76:1	Fördelar med alternativ 2 b:
	8,541: Ökad provningsfrekvens	(mest gällande trafik- säkerhet)		- 34 260 ytterligare arbetstillfällen skapas
	281: Provning av fler fordons- kategorier			
	273: Behov av mer personal			
3a	460 , av vilket:	1,806	3,93:1	Fördelar med alternativ 1 samt fördelarna med alternativ 2a
	125: Ökad provningsfrekvens	(mestadel s gällande trafiksäke rhet)		
	150: Provning av fler fordonskategorier			
	95: Behov av mer			

	personal			
3b	3 347, av vilket: 1,681: Ökad (mest gällande trafik-säkerhet) 273: Provningsfrekvens av fler fordons-kategorier 263: Behov av mer personal	5,807	1,73:1	Fördelar med alternativ 1 samt fördelarna med alternativ 2b
3c	9 227, av vilket 8,541: Ökad (mest gällande trafik-säkerhet) 281: Provningsfrekvens av fler fordons-kategorier 273: Behov av mer personal	7,211	0,78:1	Fördelar med alternativ 1 samt fördelarna med alternativ 2c

6. JÄMFÖRELSE AV ALTERNATIVEN

Alternativ 1 möjliggör uppfyllande av de enkla målen, dvs. en begränsad förbättring av trafiksäkerheten och miljöskyddet till en mycket låg kostnad. Det ligger emellertid långt från den fulla potentialen hos systemet för trafiksäkerhetsprovning när det gäller ökad trafiksäkerhet, där olika undersökningar visar att 900–1 100 dödsfall per år kan undvikas. Verktøyen i alternativ 2a är mycket mer effektiva eftersom de leder till en minskning med 749 dödsfall per år. Med alternativ 2b utnyttjar man troligen systemens fulla potential när det gäller att undvika olyckor, personskador och dödsfall efter bedömning av den eventuella felmarginalen i konsekvensbedömningen. Alternativ 2c går längre än vad som kan anses vara en "normal" potential med 1 441 färre dödsolyckor, vilket även förklarar den oöverkomliga kostnaden.

Mot bakgrund av ovan nämnda överväganden och med EU:s övergripande mål för trafiksäkerhet kan följande slutsatser dras:

- Alternativ 1 är mycket kostnadseffektivt men räcker inte till för att nå EU:s mål för trafiksäkerhet och miljö.
- Alternativ 2a är relativt kostnadseffektivt och möjliggör betydande förbättringar av trafiksäkerheten och miljöskyddet, men resultaten ligger under vad som anses vara den "normala" potentialen.
- Alternativ 2b gör det möjligt att utnyttja trafiksäkerhetsprovningens "normala" fulla potentialen för bättre trafiksäkerhet och miljöskydd, och har fortfarande ett positivt kostnads-nyttförhållande.

- Alternativ 2c ger ett något bättre resultat än alternativ 2b men till en mycket högre kostnad (kostnads-nyttförhållande under 1).
- Alternativ 3 i alla versioner kombinerar kostnadseffektiviteten i alternativ 1 med effektiviteten i alternativ 2.

Därför anses alternativ 3b vara det bästa alternativet. Beräkningarna som ligger bakom valet är relativt tillförlitliga, vilket resultaten av känslighetsanalysen visar.

7. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Inom fem år efter det att den nya lagstiftningen och alla dess delar trätt i kraft (inklusive driftsättning av systemet för datautbyte) kommer kommissionen att rapportera till rådet och parlamentet om åtgärdernas verkan vad gäller att uppnå målen. Kommissionen ska beställa en särskild undersökning enligt de operativa målen för att utvärdera om antalet och andelen olyckor, personskador, dödsfall och utsläpp som är knutna till tekniska defekter har minskat och i så fall i vilken utsträckning.

Kommissionen ska använda resultaten från de nationella riskvärderingssystemen från transportföretag för att kontrollera hur nyttofordonen överensstämmer med trafiksäkerhetskraven och hur detta påverkar det antal och den andel olyckor som är knutna till denna fordonskategori.

Kommissionen kommer att eventuella synergieffekter som härrör från revideringen av lagstiftningen för typgodkännande av motorcyklar.⁵ Denna nya lagstiftning för typgodkännande av två- och trehjuliga fordon innebär även krav på åtgärder mot manipulering. Efterlevnaden av dessa bestämmelser, enligt bifogad konsekvensanalys, kommer att kontrolleras genom trafiksäkerhetsprovning (tekniska inspektioner och vägkontroller) och kommer tillsammans med marknadstillsynen att ge ytterligare underlag för övervakning.

Fler synergieffekter kommer att utnyttjas vid övervakning och utvärdering i samband med det nyligen påbörjade arbetet med ett lagstiftningsinitiativ om ny registrering⁶. Plattformen för fordonsadministration kommer att lösa problemet med tillgång på uppgifter vid nyregistrering, vilket även kommer att ge en ökad insyn i informationsutbytet inom EU och möjliggöra övervakning av systemet i realtid.

Kommissionen kommer även att använda det befintliga rapporteringssystemet för vägkontroller enligt artikel 6 i direktiv 2000/30/EG om vägkontroller för att kontrollera att medlemsstaterna genomför rätt antal inspektioner av nyttofordon. Rapporterna kommer även att möjliggöra övervakning av förändringar i förekomsten av defekter tack vare ett bättre system för regelbundna tekniska inspektioner.

⁵ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande och marknadstillsyn av två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga, KOM(2010) 542 slutlig.

⁶ Registrering av motorfordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat.
http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf.