



# Förordning om godkännande och marknads kontroll av vissa mobila maskiner

---

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2023-04-25

## Dokumentbeteckning

COM(2023) 178

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om godkännande och marknads kontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som framförs på allmän väg och om ändring av förordning (EU) 2019/1020

## Sammanfattning

Europeiska kommissionen presenterade den 30 mars 2023 förslag till förordning som syftar till att etablera ett harmoniserat förfarande inom EU för typgodkännande och marknads kontroll av mobila maskiner som ska sättas på marknaden för att kunna framföras på allmän väg. Maskinerna som sådana är inte avsedda att primärt användas för transporter på väg.

Regeringen välkomnar förslaget och anser att det bör införas ett harmoniserat förfarande inom EU för dessa mobila maskiner för deras framförande på allmän väg. Det är en naturlig följd av att EU är en gemensam marknad och förslagen bedöms generera betydande besparingar för tillverkarna i och förlängningen påverka hela marknaden på ett positivt sätt.

## 1 Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

Mobila maskiner med egen framdrift används inom en rad olika områden, såsom byggnation och jordbruk. Många tekniska aspekter av dessa maskiner är redan harmoniserade inom EU, till exempel när det gäller maskinsäkerhet och avgasrening. Eftersom en del av dessa maskiner ibland behöver framföras på allmän väg - trots att deras syfte inte är att transportera vare sig

personer eller gods - så behöver de i sådana fall också leva till upp till rad krav som följer av att de ska framföras på vägen, framför allt säkerhetskrav. Hittills har detta reglerats nationellt i varje EU-land. Det innebär kostnader för tillverkarna inom sektorn, eftersom en maskin då behöver flera olika typgodkännanden för att få säljas inom hela EU. Mot denna bakgrund presenterade EU-kommissionen ett förslag till EU-förordning som innebär ett harmoniserat regelverk för typgodkännande och marknads kontroll av mobila maskiner för deras framdrift på vägen den 30 mars 2023.

## 1.2 Förslagets innehåll

### *Förslagets omfattning*

Förslaget syftar till att etablera ett gemensamt system för typgodkännande och marknads kontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som framförs på allmän väg, vilket är maskiner med egen framdrift som inte har som primärt syfte att transportera gods eller personer men som avses kunna trafikera allmän väg vid behov (i denna pm härefter kallade mobila maskiner). Förslaget omfattar dock inte alla dessa maskiner. Det omfattar inte mobila maskiner vars konstruktion medger hastighet över 40 kilometer i timmen eller är utrustade med fler än tre sittplatser (inklusive förarplatsen). Dessa typer av maskiner bedöms ha alltför lika karaktäristika som andra typer av maskiner eller fordon som bör kunna godkännas i ett regelverk mer anpassat till dessa. Vidare gäller inte förslaget maskiner som omfattas av typgodkännanden för olika typer av fordon enligt förordningarna (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013 och (EU) nr 2018/858.

Reglerna föreslås införas först som frivilligt kompletterande regelverk till nationella regler, för att efter åtta år bli obligatoriska att följa. Mobila maskiner som tillverkas i små serier (färre än 50 enheter) samt sådana som sätts på marknaden i enstaka exemplar (enskilda godkännanden) kommer dock att kunna fortsätta godkännas enligt nationella regler även efter åtta år.

### *Tekniska krav*

Kommissionen föreslås få mandat att anta delegerade akter som fastställer de tekniska kraven på de mobila maskiner som omfattas av förordningen. Dessa tekniska krav ska avse 25 utpekade element och omfattar följande: fordonets strukturella hållfasthet, hastighetsutrustning, bromsar, styrning, siktfält, vindrutetorkare, glasrutor och dess installation, anordningar för direkt sikt, belysning och dess installation, fordonets yttre, ljudsignalanordningar och dess installation, uppvärmningssystem, utrymmen för registreringsskylt, obligatorisk skylt för märkning, mått- och vikt, bränsletankar, däck, backväxel, band, mekaniska kopplingsanordningar, sittplatser och dess säkerhetsutrustning, förarhandbok för användning på väg, reglage för användning på väg samt information, varningar och märkningar för användning på väg. Kraven är inte närmare specificerade i förslaget.

Förordningsförslaget innehåller bestämmelser om vilka skyldigheter som åligger medlemsstaterna och deras typgodkännandemyndigheter samt vilka skyldigheter som vilar på tillverkare och dess representanter, importörer samt distributörer av de aktuella mobila maskinerna.

För medlemsstaterna innebär förordningen att de åläggs att säkerställa att enbart sådana maskiner som följer förordningen tillåts på marknaden och i trafik och att samma maskiner inte hindras från marknadstillträde eller tillträde till allmänna vägar. Det finns dock undantag för det senare när en medlemsstat anser att en viss maskin på grund av sin storlek eller vikt inte bör tillåtas framföras på vissa vägar.

Tillverkare och deras distributionsled åläggs att följa de administrativa krav som framgår av förslaget.

#### *Förenklat typgodkännande och marknads kontroll*

I förslaget till förordning fastställs den administrativa proceduren för ett typgodkännande. Avsikten är att detta ska vara något förenklat i jämförelse med de administrativa bestämmelser som finns i EU-förordningarna om typgodkännande för traktor (nr 167/2013) och motorfordon (2018/858). I praktiken utgörs förenklingen av att det enbart är ett urval av de tekniska kraven som ska kontrolleras av en tredje part (teknisk tjänst), medan övriga tekniska bestämmelser kan bekräftas genom egenkontroll hos tillverkaren. Vilka tekniska krav som kommer att kräva kontroll av tredje part föreslås beslutas i delegerad akt. I övrigt bedöms de administrativa bestämmelserna vara i överensstämmelse med (EU) nr 167/2013 och (EU) 2018/858.

Medlemsstaterna åläggs i förslaget att organisera och genomföra marknads kontroll av mobila maskiner som sätts på marknaden i enlighet med regelverket som anges i förordning (EU) 2019/1020.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Mobila maskiner som avses framföras på väg godkänns i dag endast nationellt genom registreringsbesiktning. Därigenom kontrolleras att fordonet uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter för att få registreras. De föreskrifter som är aktuella för tillämpningen är Vägverkets föreskrifter om motorredskap (VVFS 2003:27), Vägverkets föreskrifter om terrängmotorfordon (VVFS 2003:17), och Vägverkets föreskrifter om CE-märkt terrängskoter (VVFS 2003:18). Dessa föreskrifter har meddelats med stöd av fordonsförordningen (2009:211) och dess föregångare fordonsförordningen (2002:925). De tekniska kraven i dessa föreskrifter omfattar i stort samma områden som föreslås ingå som kravområden i det harmoniserade EU-typgodkännandet. Föreskrifterna är dock föråldrade och i behov av omarbetning och Transportstyrelsen har inväntat det aktuella EU-förslaget för att kunna anpassa föreskrifterna till detta.

För mobila maskiner som kommer att undantas från EU:s typgodkännandekrav kommer möjligheten till nationellt godkännande vara fortsatt nödvändig även efter övergångsperioden. Förslaget skulle dock kunna utgöra ett underlag för utformningen av nationella föreskrifter i samband med Transportstyrelsens revidering av dessa.

Vidare behöver det göras ett tillägg i fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) i form av en hänvisning till den föreslagna förordningen avseende typgodkännande, tillsyn och marknadskontroll. Dessa ändringar bedöms vara av mindre omfattning.

## 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

### *Kommissionens konsekvensanalys*

Kommissionen har presenterat en konsekvensanalys (SWD (2023) 65 final) av förslaget och anger att den totala besparingen för de som verkar på marknaden uppgår till 846 miljoner euro över en 10-årsperiod. Av dessa bedöms drygt 500 miljoner euro gynna tillverkare och distributörer och 344 miljoner euro uthyrningsföretag och slutkunder. Besparingen beror på att kostnaden för att godkänna mobila maskiner för framförande i allmän trafik för relevanta marknader minskar i genomsnitt med en femtedel med den nya förordningen. De administrativa kostnaderna bedöms utgöra 4 procent av tillverkarnas och distributörernas totala produktionsvärde, vilket leder till en uppskattning om att den totala administrativa besparingen blir 3,4 miljoner euro årligen. Kommissionen anger att företag som erbjuder s.k. tekniska tjänster bedöms få en ökad omsättning, som till viss del kompenseras av att förordningen på sikt kommer att leda till färre typgodkännanden för dessa företag att hantera. När det gäller medlemsstaterna så anger kommissionen att typgodkännandemyndigheter kommer att få vissa initiala kostnader men över lag bedöms de inte få några betydande tillkommande kostnader.

Kommissionen anger också att trafiksäkerheten kommer att förbättras, eftersom förslaget syftar till att fastställa regler som avser just trafiksäkerhet genom de tekniska krav som ska tas fram.

### *Regeringens bedömning av förslagets konsekvenser*

Den främsta och viktigaste konsekvensen av förslaget är att tillverkare av mobila maskiner inte behöver godkänna sina produkter för fler marknader än en inom EU. Det genererar betydande besparingar för tillverkarna som sedan påverkar hela marknaden på ett positivt sätt. Det är dock viktigt att komma ihåg att en fullständig bedömning av förslagets konsekvenser inte är möjlig eftersom de tekniska kraven ännu inte är specificerade .

Den svenska myndighet som främst påverkas av förslaget är Transportstyrelsen, som är såväl typgodkännande- som marknadskontrollmyndighet. Eftersom myndigheten redan har en struktur för

hantering av typgodkännande och marknads kontroll samt att förslagen ersätter nationella regler bedöms konsekvenserna som begränsade. Myndigheten kommer dock att ha initiala kostnader till följd av den nya hanteringen av godkännande. En preliminär bedömning är att förslaget kommer innebära att vissa gränssnitt och system för registrering måste genomföras i vägtrafikregistret.

Regeringen bedömer att den ökade trafiksäkerhet som kan åstadkommas till följd av förslaget får betraktas som marginell i sammanhanget. De nya reglerna ersätter nationella regler på samma område och någon specifika data som visar att dessa maskiner utgör ett trafiksäkerhetsproblem har heller inte presenterats.

Kraven på medlemsstater att säkerställa att enbart sådana maskiner som följer förordningen tillåts på marknaden *och i trafik* och att samma maskiner inte ska kunna hindras från marknadstillträde *eller tillträde till allmänna vägar* innebär en avvikelse från rådande ordning. I stället för att kraven begränsar sig till vad medlemsstaten ska godkänna för att sätta på marknaden – vilket är fallet i typgodkännande av såväl traktor som motorfordon – så sträcker de sig till vad medlemsstaterna ska tillåta i sin trafik.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar förslaget och anser att det bör införas ett harmoniserat förfarande inom EU för godkännande och kontroll av mobila maskiner för deras framförande på allmän väg. Det är en naturlig följd av att EU är en gemensam marknad och förslagen kommer att underlätta för de företag som verkar på den aktuella marknaden. Detta kommer i sin tur att påverka slutkunder på ett positivt sätt.

Regeringen anser att det är viktigt att medlemsstaterna ges ett tydligt inflytande vad avser framtagandet av specifika tekniska krav och urval av särskilt viktiga krav att kontrollera via tredjepartskontroll.

Regeringen vill verka för att säkerställa att bestämmelserna i förordningen begränsar sig till krav som avser marknadstillträde, och inte innehåller krav som avser trafikering.

Målen för det svenska förhandlingsarbetet är ett ändamålsenligt EU-gemensamt förfarande för godkännande av dessa maskiners framförande i allmän trafik. Regeringen vill verka för att förordningen utformas så att den föreslagna förenklade formen av typgodkännande underlättar för tillverkarna och för att den nya förordningen blir frivillig att tillämpa även efter de åtta år som förslaget anger som övergångsperiod. Detta eftersom ett EU-godkännande för de tillverkare som inte vill vända sig till mer än en marknad kan innebära ökade administrativa kostnader för dessa.

Regeringen anser att även om det står klart att nyttorna med ett harmoniserat typgodkännande tydligt överstiger de administrativa kostnader som förslaget medför så är det viktigt att administrativa procedurer alltid måste vara kostnadseffektiva till sin utformning. Företags och myndigheters administrativa bördor ska alltid begränsas så långt det är möjligt.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella ska dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF).

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är inte kända.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget är på remiss med svarstid till den 16 juni 2023.

# 3 Förslagets förutsättningar

## 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslagets rättsliga grund är artikel 114 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vilken syftar till att upprätta den inre marknaden och få den att fungera.

Det ordinarie lagstiftningsförfarandet i artikel 294 i samma fördrag är tillämpligt, vilket innebär att rådet beslutar med kvalificerad majoritet och att Europaparlamentet är medbeslutande.

## 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anger att regler om den inre marknaden är en kompetens som delas mellan EU och dess medlemsstater. Subsidiaritetsprincipen innebär att EU enbart ska agera ifall de mål som man försöker nå inte kan uppnås genom agerande av medlemsstaterna. När det gäller mobila maskiner och deras typgodkännande för framförande på allmän väg så är det ett område som i dag enbart regleras nationellt. Detta innebär 27 olika sorters regelverk vilket hindrar handel och inte bidrar till en fungerande inre marknad inom EU. Det gör att kommissionen bedömer att förslaget för att etablera en

harmoniserad hantering av typgodkännande på EU-nivå är förenlig med subsidiaritetsprincipen.

2022/23:FPM81

Regeringen delar kommissionens bedömning att etableringen av en harmoniserad hantering av typgodkännande på EU-nivå är förenlig med subsidiaritetsprincipen.

Kommissionen bedömer att 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 trafiksäkerhetsnivå på allmän väg. Förslaget följer i möjligaste mån logiken i reglerna för typgodkännande för motorfordon samt jordbruks- och skogsbruksfordon som redan är etablerad inom EU. Detta kommer att minska den administrativa bördan i samband med genomförandet av akten. Regeringen delar kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Kommissionens förslag har remitterats med sista svarsdag den 16 juni 2023. Som ordförande i Europeiska unionens råd (rådet) har Sverige inlett behandlingen av förslaget i april 2023.

### 4.2 Fackuttryck/termer

*mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg:* mobil maskin med egen framdrivning som omfattas av direktiv 2006/42/EG och som är konstruerad eller tillverkad i syfte att utföra arbete.

*enskilt godkännande:* intygande av en godkännandemyndighet att en enskild maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg, oavsett om den är unik eller inte, uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven för nationellt enskilt godkännande av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

*typgodkännande:* det förfarande genom vilket en typgodkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven som gäller.

*teknisk tjänst:* organisation eller organ som har utsetts av godkännandemyndigheten i en medlemsstat för att som provningslaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner.