



SAMLENOTAT

17. maj 2023
2023-100

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af mobile ikke-vejgående maskiner, der kører på offentlig vej, og om ændring af forordning (EU) 2019/1020

Nyt notat.

KOM (2023) 178

1. Resumé

Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) har den 30. marts 2023 fremsat forslag til forordning om godkendelse og markedsovervågning af ikke-vejgående mobile maskiner, der kører på offentlig vej.

Med forslaget tilvejebringes en ny harmoniseret EU-typegodkendelse af ikke-vejgående mobile maskiner, som giver adgang til, at maskinen kan køre på offentlig vej mellem arbejdssteder.

Forslaget omfatter maskiner fra sektorerne landbrug og skovbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, gartnerivirksomhed, materialerhåndtering, kommunalt udstyr m.v. Gældende sundheds- og sikkerhedskrav til maskinerne, mens de arbejder, opretholdes. Der er således efter forslaget tale om tekniske krav til maskinernes kørsel på offentlig vej, som i dag hører under medlemsstaternes kompetenceområde, samt markedsovervågning heraf.

Med den foreslåede nye EU-typegodkendelsesordning lægges der op til, at tekniske elementer i maskinen, som er kritiske for trafik-sikkerheden, skal prøves ved en tredjepart (teknisk tjeneste), hvorimod ikke-kritiske elementer kan godkendes via selvcertificering fra fabrikanten inden endelig godkendelse ved en myndighed. Med en EU-typegodkendelse kan fabrikanten producere den typegodkendte maskine i ubegrænset antal samt markedsføre og bringe maskinen i omsætning på hele EU's område.



Ved siden af den ny EU-typegodkendelsesordning vil det efter forslaget være muligt for medlemsstaterne at have nationale godkendelsesordninger. Det vil gælde for individuelle ikke-vejpgående mobile maskiner samt ikke-vejpgående mobile maskiner, der produceres i små serier op til 50 stk. Nationale godkendelser vil alene have gyldighed på medlemsstatens eget territorium.

Forslaget kan få lovgivningsmæssige konsekvenser, hvis det besluttes at tilvejebringe nationale godkendelsesordninger ved siden af den ny EU-typegodkendelsesordning.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at EU-initiativer til harmonisering af reglerne for ikke-vejpgående mobile maskiner er samfundsgavnligt, ligesom harmoniseringen kan stimulere det indre marked for ikke-vejpgående mobile maskiner.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 178 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af nye ikke-vejpgående mobile maskiner, der kører på offentlig vej, og om ændring af forordning (EU) 2019/1020, som er fremsat med hjemmel i artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure, jf. traktatens artikel 294. Den danske progversion blev oversendt til Rådet den 30. marts 2023.

Samtidig følger der med forordningsforslaget mindre ændringer til forordning (EU) 2019/1020 om markedsovervågning og produkt-overensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EU) 765/2008 og (EU) 305/2011.

Forslaget er fremsat med henblik på at afhjælpe udfordringerne ved forskellige nationale reguleringsordninger, der vurderes at have unødige meromkostninger for erhvervslivet. En undersøgelse udført af Kommissionen i 2019 viste, at fastsættelse af ensartede krav på EU-niveau kunne hjælpe sektoren med at spare 18-22 pct. i overholdelsesomkostninger. Det forventes, at dette forslag over en periode på 10 år vil kunne generere op til 6,3 mia. kr. i besparelser for alle interessenter. Da de administrative omkostninger er anslået til 4 pct. af det samlede beløb, er den samlede administrative besparelse opgjort til 252 mio. kr. om året. Især behovet for at overholde forskelligartede nationale krav skaber yderligere omkostninger for fabrikantene. Manglende harmonisering forsinker introduktionen af nye produkter i EU og udgør en adgangsbarriere



- især for små og mellemstore virksomheder (herefter benævnt SMV). Det hæmmer også cirkulationen af mobile maskiner i hele EU.

I mange år er forskellige aspekter af mobile ikke-vejpgående maskiner blevet harmoniseret på EU-plan. Maskindirektivet 2006/42/EF er det vigtigste retsgrundlag for den frie bevægelighed for mobile ikke-vejpgående maskiner i det indre marked. De væsentlige sikkerheds- og sundhedskrav, der er fastsat i maskindirektivet, er imidlertid kun udformet med henblik på arbejdssikkerhed, dvs. mens maskinen arbejder, og omfatter ikke sikkerhedsaspekter i forbindelse med disse maskiners kørsel på offentlig vej. Mange køretøjers tekniske sikkerhed, herunder kravene til kørsel på vej, er harmoniseret på EU-plan men ikke for selvkørende ikke-vejpgående mobile maskiner.

Forordningslaget finder anvendelse på ikke-vejpgående mobile maskiner, der bringes i omsætning og er beregnet til at køre med eller uden fører, herunder også fuldautomatiserede maskiner, på offentlig vej.

De ikke-vejpgående mobile maskiner omfatter en bred kategori af motordrevne maskiner, der er konstrueret og fremstillet specielt til at udføre arbejde, og som på grund af deres konstruktion ikke er egnet til personbefordring eller til transport af gods. De vigtigste typer bruges i sektorerne landbrug (fx mejetærskere), gartneri- og skovbrug (fx flishuggere), bygge- og anlægsvirksomhed (fx grave-maskiner) og kommunalt udstyr (fx udstyr til vinterbekæmpelse). Disse maskiner kan fra tid til anden være nødt til at køre på offentlig vej for at komme fra et arbejdssted til et andet.

Forslaget følger så vidt muligt tilgangen og strukturen i EU's ramme for typegodkendelse af motorkøretøjer (forordning 2018/858) og landbrugs- og skovbrugstraktorer (forordning 167/2013). Kommissionen påpeger, at disse typegodkendelsesforordninger har været et velegnet styringsredskab til at forbedre det indre marked for varer på køretøjsområdet.

For så vidt angår de tekniske krav og administrative bestemmelser er forslaget nøje baseret på forordning 167/2013. For så vidt angår markedsovervågning følger forslaget tilsvarende bestemmelser i forordning 2018/858, som også er baseret på den nye lovgivningsmæssige ramme. Desuden indføres der et forum for udveksling af oplysninger om håndhævelsesaktiviteter for at hjælpe de nationale myndigheder med at anvende og håndhæve



kravene i denne forordning på en ensartet måde i hele Unionen. Tilsvarende forer følger fx også af forordning 2018/858 artikel 11.

Forslaget berører ikke anvendelsen af anden EU-lovgivning, der finder anvendelse på mobile ikkevejgående maskiner, men supplerer bl.a. EU-lovgivningen vedrørende sikkerheds- og sundhedskrav i forbindelse med konstruktion og fremstilling af maskiner, forurenende emissioner fra ikkevejgående maskiner, støjemissioner og elektromagnetisk kompatibilitet.

Dette initiativ er desuden i overensstemmelse med og supplerer de eksisterende lovgivningsmæssige rammer for EU's harmoniseringslovgivning. Det bidrager også til at gennemføre EU's strategier for lovgivningen om det indre marked og EU's industristrategi. Dette initiativ vedrører en af de sidste resterende kategorier af køretøjer til kørsel på vej. Initiativet er også en del af bestræbelserne på at fremskynde den grønne og digitale omstilling af EU's industri. Endelig bidrager forslaget til at nå EU's mål om at gøre vejene sikrere.

3. Formål og Indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at regulere et ikke tidligere reguleret område i EU-lovgivningen vedrørende ikke-vejgående mobile maskiner ved at fastsætte de tekniske krav til trafiksikkerheden ved kørsel på offentlig vej og fastsætte regler og procedurer for markedsovervågning.

På den baggrund lægges der i forslaget op til, at disse køretøjer underlægges en harmoniseret EU-typegodkendelsesordning og markedsovervågning. I øjeblikket findes der forskellige nationale reguleringsordninger, som medfører yderligere omkostninger og administrative byrder for sektoren for mobile ikke-vejgående maskiner. Forslaget har dermed primært til formål at minimere de økonomiske og administrative konsekvenser for producenter og brugere af ikke-vejgående mobile maskiner. Det angives i forslaget, at formålet også er at forbedre trafiksikkerheden, men det er et sekundært mål med forslaget. Selv om mange aspekter af ikke-vejgående mobile maskiner er blevet harmoniseret på EU-plan (maskinsikkerhed, elektromagnetisk kompatibilitet, udstødningsemissioner osv.), er kravene til færdsel på vej fortsat et aspekt, hvor reglerne i øjeblikket ikke er harmoniseret på EU-plan.

Helt konkret, er forslaget bygget op omkring en forenklet typegodkendelse. Det vil sige, at de komponenter, systemer og separate tekniske enheder, der er mere kritiske for trafiksikkerheden, vil i



overensstemmelsesvurderingen inddrage en tredjepart (uafhængigt bemyndiget organ/teknisk tjeneste). For de komponenter, systemer og separate tekniske enheder, der er mindre kritiske for trafiksikkerheden, vil overensstemmelsesvurderingen være baseret på indberetninger eller egencertificeringer fra fabrikanten.

Reguleringen skal således harmonisere tekniske og administrative krav til nye ikke-vejgående mobile maskiner under kørsel på offentlige veje. Med en EU-typegodkendt mobil ikke-vejgående maskine kan en fabrikant markedsføre og omsætte maskinen på hele EU's område til forskel fra i dag, hvor fabrikanten vil skulle indrette sin produktion efter de enkelte medlemsstaters nationale regler.

Parallelt med det foreslåede tiltag om en ny EU-typegodkendelsesordning følger der af forslaget en række muligheder for, at medlemsstaterne kan have nationale godkendelsesordninger, som dog alene vil få gyldighed på medlemsstaternes eget territorium. Det vil gælde for individuelt producerede ikke-vejgående mobile maskiner samt ikke-vejgående mobile maskiner, der produceres i små serier op til 50 stk., pr. maskintype, pr. medlemsstat, årligt. Medlemsstaterne vil dog være forpligtede til at give fabrikanter af små serier op til 50 stk. adgang til også at kunne ansøge om en EU-typegodkendelse. Nationale godkendelser vil alene have gyldighed på medlemsstatens eget territorium.

Det bemærkes i den sammenhæng, at det efter forslaget også vil være muligt for medlemsstaterne i en overgangsperiode på 8 år at have en national typegodkendelsesordning ved siden af den ny EU-typegodkendelsesordning. Herefter vil EU-typegodkendelsesordningen være eneste mulighed for at få en typegodkendelse. De ovenfor omtalte nationale godkendelsesordninger for individuelle mobile ikke-vejgående maskiner samt små serier op til 50 stk. kan opretholdes.

Når den valgte politikmodel er gennemført, skal de faktiske virkninger overvåges og sammenlignes med målene og de forventede virkninger. Den nye forordning bør evalueres senest 5 år efter, den er begyndt at finde anvendelse. Den foreslåede retsakt er EØS-relevant og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Kommissionens forslag indeholder i alt 13 kapitler.

KAPITEL I



Kapitlet angiver forslagets formål og de tekniske krav til trafiksikkerheden samt regler og procedurer for markedsovervågning. Endvidere angives forslagets anvendelsesområde og definition af begreber.

Denne forordning finder anvendelse for ikke-vejgående mobile maskiner efter følgende kriterier:

1. Ikke-vejgående mobile maskiner med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på op til 40 km/t.
2. Ikke-vejgående mobile maskiner udstyret med maksimalt tre siddepladser, inklusive førerens siddeplads.
3. Ikke-vejgående mobile maskiner, der på grund af sin konstruktion ikke er egnet til personbefordring eller til transport af gods.
4. Ikke-vejgående mobile maskiner, der bringes i omsætning, registreres eller ibrugtages efter denne forordnings anvendelsesdato.

For så vidt angår ikke-vejgående mobile maskiner, der fremstilles i små serier, kan fabrikanten vælge enten at ansøge om EU-typegodkendelse eller at overholde den relevante nationale lovgivning.

KAPITEL II

I dette kapitel fastsættes de forpligtelser, med henvisning til artikel 4, der påhviler medlemsstaterne, de godkendende myndigheder og de erhvervsdrivende.

Navnlig forpligtes medlemsstaterne til kun at tillade omsætning, registrering eller ibrugtagning af ikke-vejgående mobile maskiner, der opfylder kravene i forslaget, eller en national ordning ved små serier. Desuden angives det, at medlemsstaterne forpligter sig til at tilrettelægge og udføre markedsovervågning og kontrol af ikke-vejgående mobile maskiner, der indføres på markedet.

Fabrikanterne, importører og aftagere er forpligtede til at sikre, at kun ikke-vejgående mobile maskiner, der opfylder kravene, bringes i omsætning og ibrugtagning.

Der fastsættes også en liste over de tekniske krav til trafiksikkerheden i forbindelse med ikke-vejgående mobile maskiner. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at præcisere de detaljerede tekniske krav, procedurer og prøvninger.

Endelig er der en generel bestemmelse, der kræver, at ikke-vejgående mobile maskiner kun gøres tilgængelige, ibrugtages eller



registreres, hvis de er i overensstemmelse med forordningen ved en EU-typegodkendelse eller en national individuel godkendelse.

KAPITEL III-VIII

Disse kapitler indeholder bestemmelser om EU-typegodkendelsesproceduren og relaterede spørgsmål.

Mere specifikt er der bestemmelser om: i) den ansøgning og informationsmappe, der skal indgives, ii) hvordan og hvornår den godkendende myndighed skal meddele typegodkendelse, iii) EU-typegodkendelsesattesten og ændring heraf, når det er nødvendigt, iv) procedurerne for dokumentation for overensstemmelse med de tekniske krav, v) gyldigheden af EU-typegodkendelser og vi) forpligtelsen til at udstede en typeattest og anbringe en lovpligtig fabriktionsplade med mærkning.

KAPITEL IX

Dette kapitel indeholder bestemmelser om overvågning af EU-markedet, kontrol af ikke-vejgående maskiner, der kommer ind på EU-markedet, og EU-beskyttelsesprocedurer.

Det integrerer bestemmelser fra afgørelse nr. 768/2008/EF og har krydshenvisninger til den nylige forordning om markedsovervågning (forordning (EU) 2019/1020).

KAPITEL X

I henhold til dette kapitel er fabrikanten forpligtet til at fremlægge tekniske oplysninger, der ikke afviger fra de oplysninger, der er godkendt af den godkendende myndighed.

KAPITEL XI

I dette kapitel fastsættes der krav til tekniske tjenester, dattervirksomheder af og underentrepriser i tilknytning til tekniske tjenester. Der fastsættes også krav til udpegelser af tekniske tjenester og fabrikanternes akkrediterede interne tekniske tjenester.

Rammerne for vurdering af tekniske tjenesters færdigheder beskrives, herunder underretningsprocedurer og ændringer af udpegelsen, samt anfægtelse af tekniske tjenesters kompetencer.

KAPITEL XII



Dette kapitel indeholder nærmere bestemmelser om udøvelsen af Kommissionens beføjelser, i overensstemmelse med artikel 46 stk. 2 eller artikel 47, til at vedtage gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter i henhold til forslaget.

Det vil sige at Kommissionen igennem disse retsakter kan præcisere de detaljerede tekniske krav, procedurer og prøvninger, herunder blandt andet fastsætte de ikke-vejgående mobile maskiners vægte og dimensioner på vej, og dermed fastsætte de pågældende kategorier eller klasser af ikke-vejgående mobile maskiner.

KAPITEL XIII

Dette kapitel indeholder bestemmelser om ændring af forordning (EU) 2019/1020, om markedsovervågning og produktoverensstemmelse. Dette indebærer at reglerne om markedsovervågning også vil omfatte de ikke-vejgående mobile maskiner omfattet af dette forslag.

Endvidere belyser kapitlet sanktioner og rapportering, som fastsætter ikrafttrædelses- og anvendelsesdatoerne.

Efter artikel 49 i dette kapitel opretter og leder Kommissionen et forum for udveksling af oplysninger om håndhævelse. Det foreslåede forum er Technical Committee on Agricultural Vehicles (TCAV).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Sagen behandles i Europa-Parlamentets udvalg om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (IMCO-udvalget). Der er endnu ikke udpeget en ordfører på forslaget. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i sine indledende bemærkninger til forslaget følgende om nærhedsprincippet:

”Forslaget skaber et harmoniseret regelsæt for mobile ikkevejgående maskiner, som efter en overgangsperiode skal erstatte de forskellige reguleringsordninger, der i øjeblikket findes i medlemsstaterne. Det har til formål at forbedre det indre markeds



funktion og samtidig sikre et højt trafiksikkerhedsniveau. De forskellige reguleringsordninger i medlemsstaterne har skabt forskelle i det indre marked, de udgør en økonomisk og administrativ byrde og skaber hindringer for den frie bevægelighed for mobile ikkevejgående maskiner.”

Kommissionen anfører videre, at der ”[u]den en EU-indsats vil det indre marked fortsat være fragmenteret, hvilket vil føre til stadig mere divergerende krav vedrørende kørsel med mobile maskiner på tværs af EU.

Etablering af en EU-ramme for typegodkendelse af mobile maskiner og en tilsvarende ramme for markedsovervågning er det eneste middel til at opnå et mere retfærdigt og dybere indre marked for sektoren. Disse resultater kan ikke opnås i en sammenlignelig grad ved hjælp af national lovgivning.”

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet artikel 114 i TFEU fastslår, at Europa-Parlamentet og Rådet vedtager de foranstaltninger med henblik på indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser, der vedrører det indre markeds oprettelse og funktion. Regeringen finder, at formålet med at forbedre det indre markeds funktion kun kan gennemføres ved en harmonisering af medlemsstaternes lovgivning for ikke-vejgående mobile maskiner, der kører på offentlig vej. Regeringen vil dog have fokus på omfanget og karakteren af de kompetencer til at udstede delegerede retsakter, som Kommissionen lægger op til i forslaget, herunder særligt i forhold til at fastsætte krav til vægt og dimensioner af ikke-vejgående mobile maskiner, der skal køre på offentlig vej.

6. Gældende dansk ret

I Danmark findes ikke egentlige godkendelsesordninger for ikke-vejgående mobile maskiners kørsel på offentlige veje. Der findes dog visse regler med tekniske krav til ikke-vejgående mobile maskiner, som maskinejeren skal overholde, herunder når maskinerne kører på offentlige veje. Det drejer sig i det væsentlige om:

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

Regulerer de tekniske krav til køretøjerne, herunder også til enkelte tekniske indretninger for motordrevne redskaber.

Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk



Regulerer køretøjers vægte og dimensioner. I denne bekendtgørelse indgår kun typegodkendte køretøjer, både EU-typegodkendte og national individuelt godkendte køretøjer. Dog ikke den brede kategori af motordrevne redskaber. Det betyder, at enkelte motordrevne redskaber er reguleret i denne bekendtgørelse.

Bekendtgørelse nr. 530 af 29. maj 1996 om indretning og udstyr for traktorer og motorredskaber m.v.

Regulerer motordrevne redskabers aktuelle stand for så vidt angår f.eks. styreapparater, bremse, lygter og reflekser. Dette for at sikre den overordnede trafiksikkerhed.

Bekendtgørelse nr. 344 af 8. april 2016 om klassifikation og anvendelse af visse mindre motordrevne køretøjer som motorredskaber (minitruck).

Denne bekendtgørelse regulerer et specifikt motordrevet redskab, som i ubetydeligt omfang må færdes på offentlige veje.

Bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr m.v.

Bekendtgørelsen regulerer de nationale bestemmelser på køretøjers indretning og udstyr.

Den nuværende forordning 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011 er direkte gældende i alle medlemsstater.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En ny forordning om ikke-vejgående mobile maskiner vil have direkte virkning i dansk ret for så vidt angår den foreslåede ny EU-typegodkendelsesordning. Der vil dog i tilknytning til denne del af forslaget skulle udarbejdes ny lovgivning om bl.a. sanktioner, idet denne del er overladt til medlemsstaterne. Endvidere kan der eventuelt blive behov for at justere nationale krav, jf. opregningen ovenfor i afsnit 6, til ikke-vejgående mobile maskiner med henblik på at sikre overensstemmelse med de tekniske krav, som Kommissionen efter forslaget kan fastsætte ved delegerede retsakter.

Hertil kommer, at der, i det omfang det besluttes at tilvejebringe regler om nationale godkendelsesordninger, jf. beskrivelsen under afsnit 3 ovenfor, som skal gælde parallelt med den ny EU-typegodkendelsesforordning, vil skulle udarbejdes ny lovgivning herom.



En ændring af forordning 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse, som regulerer ikke-vejgående mobile maskiner, vil have betydning for dansk lovgivning på området og dermed medføre et potentielt behov for ændringer i lov nr. 799 af 9. juni 2020 om produkter og markedsovervågning.

Omfanget af ændringerne i gældende dansk ret skal undersøges nærmere.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kan potentielt have statsfinansielle konsekvenser.

Ved en implementering af forslaget vil Danmark eventuelt skulle udbygge den nuværende nationale godkendelsesordning, ligesom Færdselsstyrelsen skal kunne håndtere sagsbehandling af ansøgninger om EU-typegodkendelser til mobile ikke-vejgående maskiner.

For så vidt angår markedsovervågning, vurderes det dog umiddelbart, at de foreslåede opgaver, der er forbundet med markedsovervågning og kontrol med efterlevelse af reglerne i forslaget, vil kunne gennemføres i forlængelse af eksisterende markedsovervågning og kontrol med øvrige trafikprodukter. En nærmere beskrivelse af de konkrete økonomiske konsekvenser og eventuelle implementeringsomkostninger ifm. forslaget vil dog kræve, at forudsætningerne for den forventede markedsovervågningsopgave konkretiseres yderligere. Herunder bør det eksempelvis afklares, hvilket kontroltryk, der forventes at skulle gennemføres, samt i hvilket omfang det vurderes, at der vil være behov for at gennemføre eksterne test.

Det vurderes på den baggrund umiddelbart, at der ikke vil være væsentlige statsfinansielle omkostninger ved en implementering af forslaget, hvilket dog undersøges nærmere. Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget kan medføre samfundsøkonomiske konsekvenser. Ved en implementering af forslaget, vil der potentielt være en forringelse af færdselssikkerheden grundet større og tungere køretøjer på de



offentlige veje. Dimensionerne på disse køretøjer kan påvirke færdselssikkerheden og dermed forårsage en eventuel stigning i antallet af ulykker. Dette kan overordnet set betyde en stigning i antallet af trafikulykker og dermed medføre negative samfundsøkonomiske konsekvenser.

Derudover kan forslaget påvirke fremkommeligheden på det danske vejnet grundet blandt andet på grund af de ikke-vejgående mobile maskiners konstruerede maximale hastighed, som er langsommere end øvrige motorkøretøjer på vejene. Dette kan også medføre en samlet stigning i tabt arbejdsfortjeneste hos de trafikanter, der dagligt bevæger sig på strækninger med øget færdsel for ikke-vejgående mobile maskiner.

På baggrund af ovenstående, vurderes det dog umiddelbart, at der ikke vil være væsentlige negative samfundsøkonomiske omkostninger ved en implementering af forslaget.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Kommissionen estimerer i forordningsforslaget, at de samlede netobesparelser for de erhvervsdrivende i medlemsstaterne vil være 6,3 mia. kr. over 10 år.

Det er ikke muligt at kvantificere de erhvervsøkonomiske konsekvenser yderligere på nuværende tidspunkt, da den endelige udformning af kravene eller den samlede virksomhedspopulation i Danmark ikke kendes.

Dog forventes forordningsforslaget at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser, henholdsvis administrative konsekvenser, samt øvrige efterlevelseseffekter

Det vurderes, at EU-typegodkendelsesordningen vil medføre nye administrative byrder for et mindretal af fabrikanter, for eksempel i form af nye ansøgningsprocesser.

Det vurderes derudover, at forordningsforslaget kan medføre positive konsekvenser i form af øvrige efterlevelseseffekter. De positive øvrige efterlevelseseffekter består af, at flertallet af virksomhederne vil opleve forbedrede rammebetingelser, og dermed et potentiale for øget omsætning i de enkelte virksomheder. Ligeledes vurderes det, at forslaget kan forbedre vilkårene for producenterne af de mobile ikke-vejgående maskiner til det indre marked, og dermed medføre potentielle nye omsætningsmulighe-



der. Konkurrencefordelene vil variere blandt de danske virksomheder, som dels vil være virksomheder, der skal købe og anvende maskinerne nationalt, og dels virksomheder, der producerer sådanne maskiner til det indre marked.

De små og mellemstore virksomheder (herefter SMV) vurderes i højere grad at være eksponeret for de negative konsekvenser. Særligt de mellemstore virksomheder, der producerer lige over 50 stk. af en type i en serie, kan blive eksponeret for mindre rentable konsekvenser, da de ikke kan omfattes af nationale godkendelsesordninger for små serier, men samtidig heller ikke har det optimale økonomiske og administrative grundlag for at ansøge om en EU-typegodkendelse.

Med forbedrede vilkår på det indre marked, vil distributørerne af de mobile ikke-vejgående maskiner få adgang til en bredere leverandørportefølje, og dermed øge konkurrenceevnen.

På den baggrund vurderes det umiddelbart, at der ikke samlet set vil være væsentlige erhvervsøkonomiske omkostninger ved en implementering af forslaget.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes at have positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark som følge af især bestemmelserne om markedsovervågning.

Ved en implementering af forslaget vil der potentielt opstå et behov for at etablere danske tekniske tjenester, som ikke findes i Danmark i dag.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 30. marts 2023. Frist for fremsendelse af høringsvar var den 24. april 2023.

Transportministeriet har modtaget følgende høringssvar:

Landbrug & Fødevarer

Transportministeriet har 30. marts sendt Europa Parlamentets forslag til forordning vedr. ikke-vejgående maskiner i høring –



COM(2023) 178 final. Landbrug & Fødevarer har følgende bemærkninger til forordningen

1. Overordnede kommentarer til den ny forordning om typegodkendelse af motorredskaber

Landbrug & Fødevarer er overordnet set positive overfor ensretning af typegodkendelseskravene til landbrugsmaskiner. EU's Formål er at reducere omkostningerne for landbrugserhvervet, ved at maskinproducenterne konstruere efter en teknisk standart, gældende for alle EU-medlemsstaterne.

Den ny typegodkendelsesordning for motorredskaber – Non Road Mobile Machinery (eller NRMM) har forbillede i typegodkendelsesordningen for traktorer og traktorpåhængskøretøjer 167/2013, der trådte i kraft i 2016.

167/2013 er en komplet typegodkendelsesordning, der definerer krav til sikkerhedsrelaterede emner som fx spejle, bremsekrav, styrtbøjler mv. + krav til emner der ikke relaterer til sikkerhed som fx tilladte masser og dimensioner. Erfaringerne fra 167/2013 er, at der er for stor forskel medlemsstaterne imellem, til at dette fungerer i praksis. De enkelte medlemsstater accepterer ikke de typegodkendte standarter i praksis, men fastholder de enkelte landes eksisterende krav – herunder Danmark.

2. Det konkrete forslag til kommende typegodkendelsesordning for motorredskaber

Landbrug & Fødevarer har deltaget i den EU-arbejdsgruppe, hvor den ny typegodkendelsesordning for motorredskaber har været drøftet gennem en årrække. Det har været essentiel at lære af erfaringerne fra typegodkendelsesordningen for traktorer og traktorpåhængskøretøjer 167/2013.

Derfor støtter Landbrug & Fødevarer den ny forordnings princip om at adoptere mulighed 1.b om en simplificeret typegodkendelse af motorredskaber;

- hvor kun komponenter, systemer og separate tekniske enheder der er vitale for sikkerheden skal godkendes af en tredjepart (som en teknisk tjeneste).
- hvor komponenter, systemer og separate tekniske enheder der ikke er vitale for sikkerheden kan selvcertificeres af maskinproducenterne.



- Hvor 40 km/t fastholdes som den konstruktive hastighed for landbrugs- og motorredskaber.

3. Det videre arbejde i Europa Parlamentet – og potentielle problemstillinger

Sideløbende med at forordningen drøftes og vedtages i Europa Parlamentet, skal der gennemføres forberedende arbejde, hvor der skal laves delegerede forordninger, hvor tekniske detaljer og Side 2 af 2 testkrav for hver af motorredskabernes funktioner (bremser, styretøj, lys, påkrævet synsfelt, masser, dimensioner mv.) skal defineres.

Krav til bremser, styretøj, lys, påkrævet synsfelt mv. er værdier som de fleste medlemsstater kan være fælles om. Men fra typegodkendelsesordningen for traktorer og traktorpåhængskøretøjer (167/2013) ved vi at tilladte masser (vægt) og dimensioner (længde, bredde, højde) er værdier som medlemsstaterne ikke vil acceptere. Derfor er det vigtigt for Landbrug & Fødevarer at kommende supplerende delegerede forordninger om masser og dimensioner;

- 1) enten overlades til de enkelte medlemsstater
- 2) eller at Europa Parlamentet fastsætter at EU-typegodkendt masser og dimensioner skal accepteres af alle medlemsstater.

Ellers kan konsekvensen blive, at køretøjerne skal typegodkendes to gange. Først med en EU-typegodkendelse, og dernæst med en national typegodkendelse som individuel køretøj eller i små serier. Hvis det sker, opnås der ingen besparelse i produktionsomkostninger, hvilket er hele grundlaget for at lave EU-typegodkendelse.

Danske Maskinstationer og Entreprenører

DM&E Støtter helt høringssvaret fra Landbrug & Fødevarer gennem arbejdet i den Fælles Færdselsgruppe der er i landbrugserhvervene i Danmark.

DM&E eller Danske maskinstationer og Entreprenører har dog nogle enkelte tilføjelser af kommentarer til høringssvaret.

DM&E tilføjelser til det fælles høringssvar med Landbrug fødevarer



DM&E (Danske Maskinstationer og Entreprenører) er en af de store slutbrugerorganisationer af "NRMM"-køretøjer, og vi er ligeledes en del af CEETTAR, som er den Europæiske brancheorganisation for maskinstationer og entreprenører. Det er også gennem denne organisation, vi har været med i arbejdsgruppen forud for det foreslåede NRMM-materiale. Det er ligeledes i denne gruppe, at vi får erfaringer med, hvordan vores kollega organisationer i EU tolker, hvordan direktiver implementeres i EU, og det har til stor betydning for os som slutbrugere. Som professionel slutbrugerorganisation med den nyeste maskinteknik både i landbruget, skovbruget og entreprenører er det vigtigt at special maskiner produceret i hele EU er tilgængeligt på de Danske veje. Vi har mange af vores medlemmer som henter deres special maskiner fra mindre producenter i hele EU, da det er helt specielle maskine, som specielle ærteholdere fra Holland, Skov maskiner fra Tyskland eller Finland. Det fælles er ved disse maskiner er at det er helt unikke producenter som laver disse maskiner i antal og skræddersy maskinerne efter de helt specifikke behov. Så får at kunne få den nyeste teknologi til Danmark og få nytte af denne må vi hente disse maskiner fra disse producenter med mange årserfaring. Det bliver kun mere og mere udbredt som maskinerne bliver mere teknologiske.

Kommentarer til den nye forordning om typegodkendelse af motorredskaber

De slutbrugererfaringer vi har kommer fra typegodkendelsesordningen for traktorer og påhængsvogne 167/2013, der trådte i kraft i 2016. Som professionel slutbruger både i landbruget, skoven og entreprenører, har det gjort det nemmere at købe maskiner fra udlandet, hvor langt størstedelen af vores maskiner produceres - og særligt de meget specielle maskiner. Danmark er et meget lille marked, og det er svært at få store producenter eller special-producenter af maskiner i EU til at fremstille maskiner efter danske regler. Så det har gjort det nemmere at få maskiner til Danmark og derved åbnet hele EU til at kunne få fremstillet maskiner, ved at producenter kun skal forholde sig til et regelsæt og ikke godkende maskiner i alle lande efter deres nationale regler

Andre erfaringer vi har fra direktiv 167/2013 er vigtigheden i at give mulighed for medlemslandene til at have nationale regler, som tager højde for forhold som jordforhold og infrastruktur. Det er særligt angående vægt og dimensioner af køretøjer, der her er vigtigt. Vi i Danmark har sammen med ca. halvdelen af EU-medlemslande, jordtyper der kræver, at vi har special dækmontering til at vi ikke skader jorden, når vi færdes i marken. Dette gør, at vi bruger



tvillinghjul og bred dækmontering, hvor køretøjer bliver over fire meter bred.

Samtidig er det vigtigt, at vi har nogle harmoniserede dimensioner, som alle medlemslande skal tillade på deres veje, (hvor de nationale er større end disse). En producent af maskiner kan sikre, at en maskine med disse dimensioner, kan køre på alle veje i EU. Disse forhold udgør forståelsen af, hvordan en del lande opfatter EU typegodkendelsesdimensionerne i 167/2013, hvor alt hvad der er EU typegodkendt kan bruges på deres nationale veje. Der har vi i Danmark udfordringer med akselvægt på trækkende hjul samt bælteundervogne til landbrugsmaskiner, som gør at disse EU-typegodkendte køretøjer ikke kan køre på de danske veje, selvom de kan køre i vores nabolande.

Det videre arbejde i Europa Parlamentet og potentielle problemstillinger

Det er vigtigt, at denne typegodkendelsesordning bliver en simpel og fleksibel ordning. Det er ikke afgørende at holde omkostninger nede på en typegodkendelsesordning, men i stedet få den til at harmonere med typen af motorredskaber, landbruget bruger. Disse motorredskaber er de moderne maskiner, der skal sikre den nyeste teknologi til brug i marken. Det er oftest motorredskaberne og arbejdsredskaberne der indeholder den nyeste teknologi, der er til rådighed. Udviklingen af teknologi bliver hurtigere og hurtigere med tiden, derfor er det vigtigt, at lovgivning kan følge med og ikke bliver en hæmsko for teknologiudviklingen. I dag har den nyeste teknologi en levetid på ca. tre år, før den bliver erstattet af en ny og bedre teknologi. Vi har nogle faste EU-mål med landbruget i EU, hvor teknologien er en yderst vigtig rolle, for at nå disse forhold:

- Uafhængighed af Russisk gas
- Greendeal
- Pesticidreduktion
- Biodiversitet

Det er bare nogle af forhold, hvor den hurtige udvikling af teknologi er vigtigt. Det er et emne vi har behandlet i EU-kommissionens MEG-gruppe (Machinery Expert Group), tidligere kendt som Arbejdsgruppen bag maskindirektivet. Her nytter det ikke, at reg-



lerne i maskindirektivet gøres nemmere for at sikre hurtigere udvikling, hvis det bremses af en typegodkendelsesordning til færdsel på EU-landeveje.

Teknologiens indflydelse er afhængig af, hvor hurtigt man kan få implementeret denne, og ikke hvornår der kan udvikles nyt. Det er ligeledes vigtigt, når en NRMM-maskine med denne nyeste teknologi kan gøres tilgængelig hurtigt i hele EU. Teknologien kan gøres tilgængeligt hurtigt i stort omfang ved:

- at modificere eksisterende maskiner, så de opdateres til den nyeste teknologi, fx ny brændstof eller el- drift, AI-systemer
- give en hurtig typegodkendelse af nye maskiner og køretøjer
- en nem modificering af eksisterende typegodkendelser til at omfatte ny teknologi, som opdatering af motor teknologi, brændstof type, AI systemer til optimering af maskinen
- at udarbejde én EU-typegodkendelse, der giver adgang direkte til hele EU uden hindring

Den erfaring vi har fået fra brugen af traktorer og landbrugsvogne, der er EU typegodkendt efter 167/2013 er, at de hurtigt bliver implementeret i hele EU, og derved gør en forskel. Vi kan dog også se, at 167/2013 forsinker en del af den hurtige teknologiudvikling ved at godkendelsesprocessen tager lang tid.

Den store forskel på køretøjer omfattet af 167/2013 og NRMM er, at NRMM-167/2013-køretøjer er standard køretøjer, der kan bruges en stor del af tiden på vejen til transport og samtidig kan være til brug hovedsageligt i marken, hvor den nyeste teknik er i arbejdsredskabet bagved, som den trækker. I NRMM er den nyeste teknologi bundet i selve maskinen. Maskinens kørsel på vejen, er langt en mindre del.

Dansk Maskinhandlerforening og Maskinleverandørerne

1. Overordnede kommentarer til den ny forordning om typegodkendelse af motorredskaber



Dansk Maskinhandlerforening og Maskinleverandørerne er overordnet set positive overfor ensretning af typegodkendelseskravene til disse selvkørende maskiner.

EU's Formål er at reducere omkostningerne ved at maskinproducenterne konstruerer efter en teknisk standard, gældende for alle EU-medlemsstaterne, samt gøre det lettere at flytte disse maskiner på tværs af medlemsstaternes grænser både i forhold til udlejning, men også i forhold til køb og salg af såvel nye som brugte maskiner.

Den nye typegodkendelsesforordning for motorredskaber – Non Road Mobile Machinery (eller NRMM) har forbillede i typegodkendelsesforordningen for traktorer og traktorpåhængskøretøjer 167/2013-EU.

167/2013 er en komplet typegodkendelsesordning, der definerer krav til sikkerhedsrelaterede emner som fx spejle, bremsekrav, styrtbøjler mv. + krav til emner der ikke relaterer til sikkerhed som fx tilladte masser og dimensioner. Erfaringerne fra 167/2013 er, at der er for stor forskel medlemsstaterne imellem, til at dette fungerer i praksis. De enkelte medlemsstater accepterer ikke de typegodkendte standarder i praksis, men fastholder de enkelte landes eksisterende krav – herunder Danmark.

2. Det konkrete forslag til kommende typegodkendelsesforordning for motorredskaber

Dansk Maskinhandlerforening og Maskinleverandørerne har igen vores Europæiske organisation CLIMMAR deltaget i den EU-arbejdsgruppe, hvor den ny typegodkendelsesforordning for motorredskaber har været drøftet gennem en årrække. Det har været essentielt at lære af erfaringerne fra typegodkendelsesforordningen for traktorer og traktorpåhængskøretøjer 167/2013-EU.

Mange NRMM køretøjer er fra små eller mindre producenter som ikke vil have den fornødne kapital til at betale en fuld køretøjsgodkendelse, hvis kravet er den "store dyre model" hvor der er krav en teknisk tjeneste og kontrol af ensartet produktion(COP).

Derfor bør der stemmes imod dette punkt:

The Commission is empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 47 concerning the detailed arrangements with the regard to conformity of production.

En del af disse producenter bor tillige ofte i såkaldte "yderområder" hvor arbejdsplader af denne slags ikke "hænger på træerne".



Dansk Maskinforhandlerforening og Maskinleverandørerne støtter den ny forordnings princip om at adoptere mulighederne:

1.b Simplified type approval af motorredskaber;

- hvor kun komponenter, systemer og separate tekniske enheder der er vitale for sikkerheden skal godkendes af en tredjepart (som en teknisk tjeneste).
- hvor komponenter, systemer og separate tekniske enheder der ikke er vitale for sikkerheden kan selvcertificeres af maskinproducenterne.
- hvor 40 km/t fastholdes som den konstruktive hastighed for landbrugs- og motorredskaber.

2 - CE marking of the entire mobile machine granted by the manufacturer (new approach).

Ellers vil det være meget vigtigt, at der fortsat er mulighed for at kunne tillade maskiner som er produceret i mindre antal (small series) til brug i eget land/enkeltkøretøjsgodkendelse, for derved fortsat at kunne producere til hjemmemarkedet.

3. Det videre arbejde i Europa Parlamentet – og potentielle problemstillinger

Sideløbende med at forordningen drøftes og vedtages i Europa Parlamentet, skal der gennemføres forberedende arbejde, hvor der skal laves delegerede forordninger, hvor tekniske detaljer og testkrav for hver af motorredskabernes funktioner (bremser, styretøj, lys, påkrævet synsfelt, masser, dimensioner mv.) skal defineres.

NRMM gruppen er meget stor og favner mange forskellige maskiner helt ned fra en selvkørende plæneklipper/rider og op til de store landbrugsmaskiner/entreprenørmaskiner, nogle er konstrueret til en maksimal hastighed på 25 km.t. andre op til 40 km.t. – nogle kører med hydrostatisk fremdrift, som førerne også nedbremser køretøjerne med, det betyder også at der ikke er bremselys på disse maskintyper – andre har bremse systemer som minder mere om last og personbiler(motorkøretøjer) dog uden at have ABS-systemer, på grund af den lavere hastighed. En lille plæneklipper er ikke indrettet med lys, lygter og spejle, og de er ikke konstrueret med el system til at trække, et så stort elforbrug som en alm. traktor f.eks. er.

Det betyder dermed også at alle medlemsstater bør have nøjagtigt billede af hvilke maskintyper der findes og have disse maskintyper oprettet ensartet i alle medlemsstater, for derved at behandle dem



ensartet i forhold til hvilke tekniske krav der kan/bør stilles til maskintyperne, så der kan opstilles f.eks. 2 sæt regler for NRMM maskiner – op til 25 km.t. og op til 40 km.t.

En maskine som er produceret i henhold til evt. nye regler bør, for at dette giver mening, kunne færdes helt frit på de offentlige veje i hele EU (måske med lokale begrænsninger), og det vil gøre det lettere for både producenter, forbrugere og myndighederne, samtidigt vil det også være mere sikkert at handle på tværs af grænserne med såvel nyt som brugt udstyr, uden derved at kunne komme i klemme.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at medlemsstaterne generelt vil forholde sig positivt til forslaget. Flere medlemslande har eksisterende national lovgivning på området, for hvem forslaget forventes at være en fordel. De egentlige forhandlinger er dog endnu ikke påbegyndt, hvorfor der ikke er yderligere kendskab til andre medlemsstaters holdning på nuværende tidspunkt.

Det forventes dog, at flere medlemsstater vil have fokus på, at Kommissionen med forslaget tildeles en række beføjelser til de for færdselssikkerheden væsentligste køretøjstekniske krav til ikke-vejgående mobile maskiner i delegerede retsakter, herunder særligt tærskelværdier for maskinernes vægt og dimensioner, når de skal køre på offentlige veje i EU.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter forslagets vision om at harmonisere de tekniske krav for ikke-vejgående mobile maskiner, der skal kunne køre på offentlig vej. Forslaget skal således sikre ensartethed i forhold til godkendelsesprocessen for disse maskiner. Regeringen er således positivt indstillet over for initiativer, der kan styrke det indre markeds funktionsmåde, da det indre marked har en afgørende betydning for vækst og velfærd i EU.

Regeringen noterer sig desuden, at Kommissionen med forslaget ønsker at øge trafikssikkerheden i alle EU-medlemslande. Regeringen vil dog have stærkt fokus på at vurdere de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser ved, at potentielt tunge og langsomt kørende maskiner kan køre på offentlige veje, herunder de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser ved mødet mellem langsomt kørende maskiner og øvrige køretøjer med højere hastigheder, øget



behov for overhalinger af langsomt kørende maskiner og dermed forbundet risiko for kollisioner.

Regeringen vil derfor i det videre forløb have fokus på de beføjelser, som Kommissionen tildeles med forordningsforslaget, til at vedtage tekniske krav i delegerede retsakter, fx til at fastsætte tærskelværdier for vægt og dimensioner af de maskiner, som kan køre på offentlige veje. Regeringen vil i det videre arbejde foreslå, at Kommissionen så vidt muligt lader de nærmere tekniske krav fremgå af et bilag til forordningsforslaget, som det kendes fra andre typegodkendelsesforordninger, så medlemsstaterne har mulighed for at få indblik i omfanget og den nærmere karakter af kravene, inden forslaget vedtages.

Selv om forslaget også omfatter fuldautomatiserede ikke-vejgående mobile maskiner, så er det ikke forventningen, at det vil få stor praktisk betydning i den førstkommande årrække. Regeringen vil dog have fokus på, at der i forhold til disse maskiner skal være tilstrækkeligt nationalt råderum til, at medlemsstaterne kan forbyde eller selv regulere den nærmere anvendelse heraf på færdselslovens område.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 27. april 2023.