

U 5/2023 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om EU-typgodkännande och marknadskontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 30 mars 2022 till rådets förordning om godkännande och marknadskontroll 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 (COM(2023) 178 final) samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors 17.5.2023

Kommunikationsminister Timo Harakka

Ledande sakkunnig Esa Aaltonen

4.5.2023

STATSRÅDETS SKRIVELSE TILL RIKSDAGEN OM KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM EU-TYPGODKÄNNANDE OCH MARKNADSKONTROLL AV MOBILA MASKINER SOM INTE ÄR AVSEDDA ATT ANVÄNDAS FÖR TRANSPORTER PÅ VÄG

1 Bakgrund

Kommissionen lade fram sitt förslag om godkännande och marknadskontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som framförs på allmän väg (COM (2023) 178 final) den 30 mars 2023.

Till mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (nedan även mobila arbetsmaskiner) hänförs ett stort antal maskiner med egen framdrivning och som ibland också framförs på allmän väg, även om det huvudsakliga ändamålet är att använda dem inom vissa sektorer eller för särskilda ändamål, t.ex. som bygg-, jordbruks-, trädgårds-, kommunal- eller materialhanteringsutrustning.

Enligt kommissionen är mobila arbetsmaskiner en av de sista fordonskategorierna för vilka typgodkännandesystemet inte har harmoniserats. Tidigare har typgodkännandesystemen för motorfordon ((EU) 2018/858) och jordbruks- och skogsbruksfordon ((EU) nr 167/2013) harmoniserats. Kommissionen har 2019 och 2021 gjort två enkäter om harmonisering av lagstiftningen om mobila arbetsmaskiner samt ordnat en workshop i ämnet 2021.

Enligt kommissionen är tillverkningen av mobila arbetsmaskiner mycket koncentrerad i EU. Nästan 80 procent av tillverkningen finns i endast sex medlemsstater: Tyskland (37 %), Italien (11 %), Frankrike (11 %), Finland (7 %), Sverige (7 %) och Österrike (7 %). Sektorn omfattar såväl små och medelstora företag som stora företag. Av hela sektorn utgörs 98 procent av små och medelstora företag, men de stora företagen står för 82 procent av intäkterna och 70 procent av sysselsättningen.

Krav på tekniska egenskaper hos mobila arbetsmaskiner fastställs redan genom harmoniserad EU-lagstiftning (t.ex. maskinsäkerhet, elektromagnetisk kompatibilitet, buller under arbetets utförande, avgasutsläpp) och genom medlemsländernas nationella lagstiftning.

Det faktum att det för närvarande finns olika nationella regelverk orsakar enligt kommissionen ytterligare kostnader och administrativa bördor för sektorn för mobila arbetsmaskiner. Kommissionen menar att bristen på harmonisering försenar införandet av nya produkter i EU och utgör ett inträdeshinder (särskilt för små och medelstora företag). Den bristande harmoniseringen hindrar också att mobila arbetsmaskiner används på väg i EU. I synnerhet medför behovet av att uppfylla olika nationella vägtrafikkrav vid konstruktion, provning och tillverkning av dessa maskiner ytterligare kostnader för tillverkarna.

I Finland ställs krav på användningen på väg bland annat i fordonslagen (82/2021), statsrådets förordning om fordon (162/2021) och i en föreskrift av Transport- och kommunikationsverket (TRAFICOM/75637/03.04.03.00/2020: Traktors, motorredskaps och terrängfordons, deras

släpvnagnars konstruktion och utrustning samt konstruktion och utrustning för andra släpanordningar än sådana som är avsedda att kopplas till bilar samt fordon som dras av djur).

När det gäller godkännandet av mobila arbetsmaskiner och regleringen av marknadskontrollen har Finland medverkat i beredningen av kommissionens förslag på teknisk nivå genom att 2019 och 2021 svara på kommissionens enkätundersökningar och delta i en arbetsgrupp om ämnet 2021. Finland har tidigare på teknisk nivå framfört synpunkter om vissa tekniska detaljer och understött att det för mobila arbetsmaskiner införs en liknande modell för godkännande och marknadskontroll som för andra fordonskategorier.

Statsrådet har tidigare uttryckt sina uppfattningar bland annat i den U-skrivelse (U 14/2016 rd) som lämnades i samband med kommissionens förslag till ramförordning för motorfordon och släpfordon till dessa fordon. Enligt skrivelsen ansåg Finland att förslaget i huvudsak gick i rätt riktning och understödde kommissionens mål att effektivisera marknadskontrollen av fordon och harmonisera godkännandeförfarandet i medlemsstaterna. Dessutom understödde Finland att ramdirektivet ersätts med en förordning som tillämpas direkt i medlemsstaterna.

Statsrådets ståndpunkt i fråga om godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon hänför sig till ämnesområdet, eftersom det i det kommissionsförslag som denna U-skrivelse gäller föreskrivs om en ramförordning för godkännande och marknadskontroll på EU-nivå av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Ovan nämnda ställningstagande och det nationella genomförande som följde på det har bildat en vägledande allmän ståndpunkt för Finlands medverkan i kommissionens beredning av frågan om mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EU) 2018/858 har till behövliga delar genomförts nationellt genom totalreformen av fordonslagen (RP 177/2020 rd).

2 Förslagets syfte

Syftet med förslaget är att på EU-nivå harmonisera reglerna för godkännande av mobila arbetsmaskiner. De gällande EU-förordningarna om godkännande och marknadskontroll av andra fordon omfattar inte, med vissa undantag, mobila arbetsmaskiner. Många tekniska specifikationer för mobila arbetsmaskiner har harmoniserats på EU-nivå, men enligt kommissionen är målet nu att fylla en lucka i EU-lagstiftningen.

Kommissionens syfte är att genom förslaget fastställa harmoniserade regler för mobila arbetsmaskiner för att stärka den inre marknaden och samtidigt säkerställa en hög trafiksäkerhetsnivå.

Harmoniserade regler för godkännande skulle förenkla de rättsliga kraven för tillverkare av mobila arbetsmaskiner, vilket skulle minska tillverkarnas kostnader för godkännande och påskynda tillträdet till marknaden.

Harmoniserade regler för godkännande skulle också underlätta användningen av mobila arbetsmaskiner i olika EU-länder och öka trafiksäkerheten, eftersom mobila arbetsmaskiner delvis också används där det finns annan trafik.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

3.1 Allmänt

Genom förslaget föreskrivs det om en ramförordning som möjliggör EU-typgodkännande av mobila arbetsmaskiner och som motsvarar godkännandet av andra fordon, men som enligt kommissionen är enklare. Förordningen omfattar endast de delområden som saknar gällande EU-reglering, och förslaget innehåller endast en begränsad uppsättning tekniska krav. Dessutom innehåller förslaget en förenklad typgodkännandeprocess.

I den föreslagna förordningen fastställs *tekniska krav för trafiksäkerhet* för mobila arbetsmaskiner som släpps ut på den europeiska marknaden, *de administrativa bestämmelserna för EU-typgodkännande* av sådana maskiner samt *regler och förfaranden för marknadskontroll* av mobila arbetsmaskiner som omfattas av EU-typgodkännandet. Utöver förordningen preciseras innehållet i genomförandeakter och framför allt i delegerade akter som kommissionen antar senare.

Dessutom räknas undantagen från tillämpningsområdet upp i förslaget. Förslaget tillämpas till exempel inte på

- nationella enskilda godkännanden,
- nationella godkännanden av små serier (högst 50 enheter av den typen per år och i varje medlemsstat),
- fordon som redan omfattas av de gällande EU-förordningarna ((EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858))
- mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg med en högsta konstruktiv hastighet som överstiger 40 km/h,
- mobila arbetsmaskiner som är utrustade med fler än tre sittplatser, inklusive förarplatsen,
- maskiner vars enda syfte är att transportera personer, djur eller varor.

Kommissionen föreslår en förordning, eftersom den ger garantier för en direkt och harmoniserad tillämpning av de förfaranden och krav. De tekniska kraven är mycket detaljerade och lämnar i praktiken inte medlemsstaterna något utrymme för skönsmässig bedömning.

3.2 Ikraftträdande och tillämpning

Bestämmelserna i förordningen ska börja tillämpas 36 månader efter ikraftträdandet, men kraven blir obligatoriska först efter en övergångsperiod på åtta år. Nationella enskilda godkännanden och godkännanden av små serier är möjliga också efter övergångsperioden.

3.3 Tekniska säkerhetskrav

Det centrala innehållet i de tekniska kraven är att mobila arbetsmaskiner ska utformas, konstrueras och monteras på ett sådant sätt att risken för skador på maskinens förare, passagerare och andra personer samt på väginfrastrukturen i maskinens närhet blir så liten som möjligt när den framförs på allmän väg.

I förslaget till förordning anges också de tekniska kraven för trafiksäkerheten hos mobila arbetsmaskiner. Kommissionen ges enligt förslaget befogenhet att anta delegerade akter för att

fastställa närmare tekniska krav, förfaranden och provningar. Tekniska krav fastställs exempelvis på följande områden: strukturell hållfasthet och konstruktiv hastighet, bromsar och styrning, siktfält och system för indirekt sikt, sittplatser och fasthållningsanordningar, däck, mått och vikter och tröskelvärden för överstora vikter och mått, provningsmetoder, gränsvärden eller parametrar samt information, varningar och märkningar för användning på väg. Närmare bestämmelser får enligt förslaget utfärdas för olika klasser eller kategorier av arbetsmaskiner. Enligt kommissionen ska efterlevnad av kraven för en del av de tekniska egenskaperna kunna påvisas genom tillverkarens egna provningar, vilket är en enkel eller rationaliserad godkännandeprocess. Dessutom ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter där det fastställs krav vars överensstämmelse kan kontrolleras genom virtuell provning och villkor enligt vilka den virtuella provningen ska utföras.

3.4 Administrativa bestämmelser för EU-typgodkännande

Förordningen ska innehålla bestämmelser om EU:s förfarande för typgodkännande. Vid EU-typgodkännande ska godkännandet av hela den mobila arbetsmaskinen ske genom ett enda förfarande, och godkännandemyndigheten ska utfärda ett intyg om att typen av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg uppfyller de tillämpliga bestämmelserna i förordningen.

Bestämmelserna gäller i) den ansökan och det underlag som ska lämnas in, ii) hur och när godkännandemyndigheten måste bevilja typgodkännande, iii) EU-typgodkännandeintyget och ändringar av detta när det är nödvändigt, iv) förfarandena för att visa överensstämmelse med de tekniska kraven, v) giltigheten för EU-typgodkännanden och vi) skyldigheten att utfärda ett intyg om överensstämmelse och anbringa den obligatoriska skylten med märkningen.

Kommissionen antar genomförandeakter bland annat om tillåtande av ny teknik, en mall för underlaget, ett harmoniserat system för numrering av EU-typgodkännandeintyg, formatet för de provningsrapporter som ska fogas till intyget, en förteckning över tillämpliga krav och rättsakter, en mall för tillverkarskylten, en mall för intyget om överensstämmelse och dess säkerhetsåtgärder.

Dessutom får kommissionen anta genomförandeakter som fastställer formatet för de elektroniska dokument som ska göras tillgängliga genom systemet, utbytesmekanismen, förfarandena för underrättande av myndigheter om beviljande av EU-typgodkännanden, om ändringar, avslag och återkallanden av dessa samt om de relevanta säkerhetsåtgärderna.

3.5 Regler och förfaranden för marknadskontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg

Förslaget till förordning innehåller bestämmelser om marknadskontroll, kontroller av mobila arbetsmaskiner som släpps ut på EU-marknaden och förfaranden för EU-skyddsåtgärder. I propositionen ingår bestämmelser ur beslut nr 768/2008/EG och hänvisningar till den nyligen antagna förordningen om marknadskontroll (EU) 2019/1020, enligt vars kapitel IV, V och VII medlemsstaterna ska genomföra marknadskontroll.

Kommissionen kan anta genomförandeakter för situationer där det krävs korrigerande och begränsande åtgärder på unionsnivå och i fall där de tekniska tjänsternas kompetens ifrågasätts.

Genom förslaget införs dessutom ett forum för informationsutbyte om genomförande som ska hjälpa nationella myndigheter att tillämpa och genomdriva kraven i denna förordning på ett enhetligt sätt i unionen.

3.6 Aktörernas skyldigheter

I förslaget till förordning fastställs skyldigheterna för medlemsstaterna, godkännandemyndigheterna och de ekonomiska aktörerna (tillverkare, tillverkarens ombud, importörer och distributörer).

Medlemsstaterna ska inrätta eller utnämna de myndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden och marknadskontroll i enlighet med förordningen.

Efter det att förordningen har trätt i kraft och övergångsperioden löpt ut får medlemsstaterna tillåta att endast mobila arbetsmaskiner som uppfyller kraven i förslaget släpps ut på marknaden, registreras eller tas i bruk. På vissa grunder får medlemsstaterna också förbjuda eller begränsa användningen av mobila arbetsmaskiner på väg. Medlemsstaterna ska organisera och utföra marknadskontroll och kontroller av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Dessutom innehåller förslaget samarbets- och rapporteringsskyldigheter i förhållande till kommissionen samt behandling av straffbestämmelser i den nationella lagstiftningen.

Typgodkännandemyndigheten meddelar EU-typgodkännanden och övervakar att produktionen överensstämmer med kraven. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter om närmare bestämmelser som ska tillämpas på produktionens överensstämmelse med kraven i fråga om EU-typgodkännande.

I förordningen fastställs dessutom kraven för tekniska tjänster och förfarandena för att utse sådana tjänster. En teknisk tjänst ska vara ett tredjepartsorgan som är oberoende med avseende på konstruktion, tillverkning, leverans eller underhåll av de mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som den bedömer. Tillverkaren kan också ha en intern tjänst som har erhållit ackrediteringsintyg av ett officiellt ackrediteringsorgan i enlighet med gällande lagstiftning. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa regler för bedömning av tekniska tjänster och för ackreditering av tillverkarens interna tekniska tjänster.

Tillverkare, importörer och distributörer ska se till att endast godkända mobila arbetsmaskiner släpps ut på marknaden. Dessutom föreskrivs det i förslaget om skyldigheterna i anslutning till marknadskontrollen och tillsynen över typgodkännande. Till exempel föreskrivs det att tillverkaren är skyldig att tillhandahålla teknisk information som inte avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten. Dessutom föreskrivs det bland annat om tillverkarnas och importörernas skyldighet att vidta åtgärder, om det upptäcks allvarliga risker i de produkter som släppts ut på marknaden eller om det finns tillräckliga skäl att tro att en produkt inte överensstämmer med kraven.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitetsprincipen och subsidiaritetsprincipen

Förslagets rättsliga grund är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), enligt vilken kommissionen får besluta om åtgärder för tillnärmning av sådana bestämmelser i medlemsstaternas lagstiftning som syftar till att upprätta den inre marknaden och få den att fungera. Förslaget behandlas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet.

Enligt kommissionen är förslaget förenligt med subsidiaritetsprincipen, eftersom den inre marknaden kommer att förbli fragmenterad utan EU-åtgärder, vilket leder till allt större skillnader i vägtrafikkrav för mobila maskiner i hela EU. Att skapa en ram för EU-typgodkännande av mobila maskiner och en motsvarande ram för marknadskontroll är enligt kommissionen det enda

sättet att skapa en rättvisare och djupare inre marknad för mobila arbetsmaskiner. Utan åtgärder på EU-nivå måste tillverkarna anpassa sina produkter till de särskilda nationella kraven i varje medlemsstat och bära de tillhörande regleringskostnaderna för att följa bestämmelserna, vilket beskriver nuläget också i Finland.

Förslaget är enligt kommissionen 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 enligt kommissionen i möjligaste mån, med vissa anpassningar, logiken i den väletablerade ram för typgodkännande för motorfordon samt jordbruks- och skogsbruksfordon som nämns ovan. Denna referensram har visat sig vara lämplig för att stimulera en inre marknad för dessa fordon. Bibehållande av en hög grad av likhet mellan förslaget och ramen för EU-typgodkännande av motorfordon kommer enligt kommissionen att minska den administrativa bördan i samband med genomförandet av akten. Kommissionen framhåller att regelverket där det är möjligt och vederbörligen motiverat har förenklats för att ta hänsyn till att flera säkerhetsaspekter av dessa maskiner redan regleras av de grundläggande hälso- och säkerhetskraven i bilaga I till maskindirektivet 2006/42/EG.

Dessutom ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 för att fastställa detaljerade tekniska specifikationer som bygger på de grundläggande bestämmelserna och genomförandeakter i enlighet med artikel 291 för att fastställa administrativa bestämmelser, exempelvis mallen för informationsdokumentet och typgodkännandeintygen samt intyget om överensstämmelse.

Statsrådet anser att den föreslagna rättsliga grunden är ändamålsenlig. Dessutom anser statsrådet att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen och subsidiaritetsprincipen och att den överföring av behörighet som föreslås för kommissionen är ändamålsenlig.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Ekonomiska konsekvenser

Företagen

Enligt kommissionen skulle fastställande av enhetliga krav på EU-nivå kunna hjälpa sektorn att spara 18–22 procent i efterlevnadskostnader. Under en period på 10 år förväntas detta förslag kunna ge upp till 846 miljoner euro i besparingar för alla berörda parter. Eftersom de administrativa kostnaderna uppskattas till 4 procent av de totala kostnaderna beräknas den totala administrativa besparingen bli 3,38 miljoner euro per år.

Enligt kommissionens konsekvensbedömning tillverkas 7 procent av de mobila arbetsmaskiner som omfattas av förordningen i Finland. Konsekvenserna kan bedömas vara positiva på det sätt som kommissionen beskriver och underlätta utsläppandet på EU-marknaden av mobila arbetsmaskiner som tillverkas i Finland. De fördelar som EU-förordningen medför för finländska tillverkare kan uppskattas vara större än kostnaderna.

Tillämpningen ska börja tre år efter det att förordningen har trätt i kraft och därefter kan nationella typgodkännanden beviljas i ytterligare åtta år. Enligt kommissionen kan nationella typgodkännanden således inte längre beviljas efter det, men vid sidan av EU-typgodkännandet tillåts nationellt godkännande av små serier och enskilt godkännande.

I Finland finns det uppskattningsvis 20 sådana tillverkare som avses i förslaget. Förslaget gäller nationella typgodkännanden av mobila arbetsmaskiner i Finland. Typgodkännanden görs årligen för knappt tio företag och för 5–7 typer. Dessutom utförs varje år registreringsbesiktning av cirka 1 400 enskilda motorredskap (vilket också är enskilt godkännande enligt förordningen). Att enskilda godkännanden och godkännanden av små serier tillåts även i fortsättningen innebär att mobila arbetsmaskiner på samma sätt som för närvarande kan godkännas enskilt vid registreringsbesiktning enligt de nationella kraven. Då skulle användningen av maskinerna begränsas till endast Finland, liksom för närvarande.

Enligt kommissionen blir registreringen av ett typgodkänt importerat motorredskap lättare och billigare, eftersom importören före registreringen inte behöver godkänna fordonet för trafik på väg genom registreringsbesiktning eller nationellt godkännande.

De offentliga finanserna

Medlemsstaterna kommer enligt kommissionen att ådras vissa kostnader för att anpassa sig till den nya förordningen. Eftersom de redan hanterar flera typgodkännanderamar för andra fordon har de emellertid den struktur och de tekniska tjänster som krävs för att kunna hantera denna förordning utan att detta medför en betydande börda. Dessutom påverkar initiativet enligt kommissionen inte EU:s budget.

I Finland kräver förslaget anpassningsåtgärder i synnerhet vid Transport- och kommunikationsverket, som redan med stöd av fordonslagen har tilldelats uppgifter som gäller typgodkännande och marknadskontroll av andra fordon. Transport- och kommunikationsverket får ytterligare uppgifter i anknytning till EU-typgodkännande och marknadskontroll av motorredskap. Det skulle sannolikt vara lönsamt för tillverkare och importörer att registrera tekniska uppgifter om typgodkända motorredskap genom ett förhandsanmälningsförfarande, vilket skulle kräva att verket gör systemändringar. Upprätthållandet av ett system för förhandsanmälan kräver också en arbetsinsats från ämbetsverket. Kostnaderna för förhandsanmälan täcks med en avgift som tas ut för förhandsanmälan. Å andra sidan skulle antalet nationella typgodkännanden sannolikt minska. Förslaget till förordning innehåller dessutom uppgifter bland annat i fråga om rapportering och deltagande i ett samarbetsforum. Motsvarande uppgifter sköts redan i fråga om andra fordon. Dessutom uppstår det uppgifter av engångsnatur till följd av det nationella lagstiftningsprojektet. I det fortsatta arbetet kommer också konsekvenserna för Tullens och Finlands nationella ackrediteringsorgan Finas uppgifter att bedömas. Sammantaget kan ändringen medföra en måttfull ökning av myndigheternas uppgifter.

5.2 Miljökonsekvenser

Förslaget har inga betydande miljökonsekvenser eftersom miljökonsekvenserna redan regleras genom förordning (EU) nr 2016/1628 (utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg) och direktiv 2000/14/EG (buller i miljön från utrustning som är avsedd att användas utomhus).

5.3 Övriga konsekvenser

Konsekvenser för lagstiftningen

Europaparlamentets och rådets förordning är direkt tillämplig i medlemsstaterna och genomförs inte separat i den nationella lagstiftningen. Tillämpningen av förordningen kräver dock kom-

pletterande nationell reglering. I fråga om den gällande lagstiftningen måste åtminstone fordonslagen (82/2021) och en förordning och föreskrifter som utfärdats med stöd av den granskas för att säkerställa att inga motstridigheter uppstår. Fordonslagen omfattas av tillämpningsområdet för den nationella marknadskontrollagen (1137/2016), vilket ska beaktas vid bedömningen av konsekvenserna. Om förordningen träder i kraft måste åtminstone myndigheternas ansvar och vissa begrepp och definitioner ändras (t.ex. nationellt typgodkännande bör ändras till nationellt typgodkännande av små serier). Dessutom ska medlemsstaterna utse de behöriga myndigheter som avses i förordningen och fastställa påföljder för överträdelser av förordningen, vilka ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Också de rapporteringskrav som ingår i förslaget kräver en granskning av behovet av lagändringar.

Kommissionen har i sitt förslag behandlat förordningens förhållande till andra EU-bestämmelser om mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

Förordningen strider inte mot internationella avtal.

Trafiksäkerhet

Enligt kommissionen är syftet med förslaget också att förbättra trafiksäkerheten genom att ställa tekniska krav som är väsentliga för trafiksäkerheten, vilket förbättrar trafiksäkerheten hos mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

6 Förslagets förhållande till skyldigheter avseende grundläggande fri- och rättigheter och mänskliga rättigheter samt förhållande till grundlagen

Förordningen har samband med flera grundläggande fri- och rättigheter och mänskliga rättigheter.

Reglerna för typgodkännande innehåller för det första skyldigheter för ekonomiska aktörer. I detta avseende har de föreslagna bestämmelserna relevans för näringsfriheten enligt 18 § 1 mom. och egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen. Tillverkarens främsta allmänna skyldighet är att säkerställa att mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som de släpper ut på marknaden är av en typ som har beviljats ett EU-typgodkännande och att de är konstruerade och tillverkade i enlighet med den typen. Tillverkarna har också ålagts ett antal särskilda skyldigheter, till exempel i fråga om återkallelse och handlingar (artikel 7). Liknande allmänna och särskilda skyldigheter åligger också importörer (artiklarna 9 och 10) och distributörer (artiklarna 11 och 12). För den föreslagna regleringen finns det dock godtagbara skäl som anknyter till bland annat säkerheten och marknadens funktion. Den föreslagna regleringen liknar den gällande regleringen om typgodkännande och kan därför anses vara proportionell. Propositionen förenhetligar närmast godkännandet på EU-marknaden och hindrar inte idkande av näring.

Bestämmelserna om typgodkännande innehåller för det andra bestämmelser om myndigheternas uppgifter och befogenheter. Ur denna synvinkel är regleringen betydelsefull med avseende på lagbundenheten i myndigheternas verksamhet enligt 2 § 3 mom. i grundlagen, den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 §, hemfriden enligt 10 §, offentligheten enligt 12 §, nationalspråken enligt 17 § samt god förvaltning och rättsskydd enligt 21 § i grundlagen.

I förslaget till förordning föreskrivs åtskilliga befogenheter för myndigheterna. Exempelvis får myndigheterna med stöd av artikel 32 kräva att den berörda ekonomiska aktören inom en rimlig tidsperiod vidtar alla lämpliga korrigerande åtgärder för att få den ifrågavarande maskinen att

överensstämma med kraven. På grund av kravet på lagbundenhet i 2 § 3 mom. i grundlagen finns det också anledning att bedöma bestämmelserna om myndigheternas behörighet med tanke på om regleringen är tillräckligt exakt och noggrant avgränsad. I detta sammanhang är också grundlagens 21 § om god förvaltning och rättsskydd av betydelse.

Förordningsförslagets bestämmelser om tekniska tjänster (till exempel artikel 35) är också av betydelse med avseende på 2 § 3 mom., 21 § och 124 § i grundlagen. Med teknisk tjänst avses en oberoende organisation eller organ som har utnämnts av godkännandemyndigheten för att som provningslaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner för godkännandemyndighetens räkning. Tystnadsplikten enligt artikel 35.10 är av betydelse med tanke på offentlighetsprincipen enligt 12 § 2 mom. i grundlagen. Den reglering om dotterbolag och underentreprenörer till tekniska tjänster som föreslås i artikel 36 i förslaget till förordning måste ännu bedömas mot 124 § i grundlagen. Förordningens artikel 43 om ifrågasättande av de tekniska tjänsternas kompetens bör bedömas ytterligare med avseende på rättsskyddet enligt 21 § i grundlagen.

Artiklarna 6.4, 7.4, 9.3 och 10.5 i förslaget till förordning är av betydelse med avseende på nationalspråken enligt 17 § 1 mom. i grundlagen och ämbetsspråket enligt 36 § i självstyrelselagen för Åland. Finlands nationalspråk är finska och svenska, och i landskapet Åland är ämbetsspråket i stats-, landskaps- och kommunalförvaltningen svenska. I dessa artiklar föreskrivs det om tillverkarens och importörens skyldighet att lämna information till slutanvändarna och marknadskontrollmyndigheterna på ett språk ”som lätt kan förstås”. Enligt artikel 27.5 ska intrycket om överensstämmelse ska upprättas på en medlemsstats officiella språk. Vid den fortsatta beredningen finns det skäl att förtydliga ordalydelsen i dessa bestämmelser (jfr t.ex. GrUU 50/2010 rd, s. 3 och 4) och vid behov förenhetliga dem.

I artikel 22 i förslaget till förordning fastställs bestämmelser om förfaranden för produktionsöverensstämmelse. Dessa inbegriper rätten att utföra kontroller. Förordningen innehåller också åtskilliga bestämmelser om myndigheternas rätt att få information, om skyldighet att lämna information till myndigheter samt om informationsutbyte mellan myndigheter. De föreslagna bestämmelserna bör ännu granskas särskilt i ljuset av grundlagsutskottets praxis i fråga om hemfridsskyddet och myndigheternas rätt att få information.

I artikel 50 i förslaget till förordning föreskrivs det om sanktioner. Artikel 50 är av betydelse med avseende på den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 § och rättsskyddet enligt 21 § i grundlagen.

Förordningen innehåller ett antal delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter för kommissionen. Dessa har specificerats på annat håll i promemorian. Befogenheterna ska bedömas också med tanke på överföringen av lagstiftningsbehörighet enligt 80 § i grundlagen, med beaktande av att bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter ska utfärdas genom lagstiftningsakter på unionsnivå.

7 Ålands behörighet

Förslaget gäller vägtrafik som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet.

Enligt artikel 4.1 i förslaget ska medlemsstaterna inrätta eller utnämna de myndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden och marknadskontroll i enlighet med förordningen. Enligt 18 § 1 punkten i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om lagtingets

organisation och uppgifter samt val av lagtingets ledamöter samt i fråga om landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter och inrättningar. En myndighet som lyder under landskapet är Fordonsmyndigheten.

8 Behandlingen av förslaget i Europeiska unionen och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

I rådet svarar arbetsgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon) för behandlingen av förslaget. Arbetsgruppen började behandla förslaget i april 2023. Det finns ännu inga närmare uppgifter om tidsplanen för behandlingen av ärendet i Europaparlamentet. Ansvarigt utskott är utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd, och yttrande avges av utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet.

9 Den nationella behandlingen av förslaget

Statsrådets U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Utkastet till U-skrivelse har behandlats 24–26.4.2023 i skriftligt förfarande i EU-trafiksektionen (EU 22), som är underställd kommittén för EU-frågor.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder kommissionens förslag för att på EU-nivå harmonisera reglerna för godkännande av mobila arbetsmaskiner. Gemensamma regler skulle underlätta tillträdet till marknaden för mobila arbetsmaskiner och öka trafiksäkerheten för mobila arbetsmaskiner i unionen. Målet att effektivisera marknadskontrollen av mobila arbetsmaskiner bör också understödas.

Statsrådet anser att det föreslagna tillämpningsområdet och den föreslagna övergångsperioden är lämpliga.

Statsrådet ser det som viktigt att man i det fortsatta arbetet fäster uppmärksamhet vid att de tekniska kraven är genomförbara. Dessutom bör det beaktas att ändamålsenliga nationella förfaranden, såsom möjligheten till nationella klassificeringar och utrustningstyper, ska kunna bibehållas inom den nationella beslutanderätten.

Statsrådet ser det som viktigt att se till att förslagets förhållande till andra EU-rättsakter är tydligt och att överlappningar undviks.

Statsrådet ser det som viktigt att man i de nya uppgifter som föreslås för myndigheterna utnyttjar befintliga strukturer och att de inte orsakar onödig administrativ börda.

Statsrådet preciserar sina ståndpunkter när förhandlingarna framskrider och lämnar riksdagen behövliga tilläggsutredningar.