

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds-och
infrastrukturdepartementet

Yttrande över kommissionens förslag till EU-förordning om godkännande och marknadskontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som framförs på allmän väg

Regelrådet har fått möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag. Regelrådet har i uppgift att bistå regelgivare, om dessa begär det, med att granska konsekvensutredningar till förslag från Europeiska unionen som bedöms få stor påverkan för företag i Sverige och lämna råd om vad en svensk konsekvensutredning bör innehålla. Regelrådet har därför översiktligt granskat EU-kommissionens konsekvensutredning, SWD (2023) 65 final. Regelrådet har även översiktligt granskat Regeringskansliets faktapromemoria 2022/23:FPM81 och själva förordningsförslaget.

EU-kommissionens motivering till och syfte med förslaget

Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg avser maskiner med egen framdrivning eller dragna maskiner som är särskilt konstruerade och tillverkade för att utföra arbete, och som på grund av sina konstruktionsegenskaper inte är lämpliga för transport av personer eller kommersiella varor. De viktigaste typerna är maskiner inom jord- och skogsbruk, byggverksamhet, trädgård, materialhantering och kommunal utrustning. Dessa maskiner kan emellanåt behöva framföras på väg för förflyttning från en arbetsplats till en annan. Även om många av maskinernas aspekter är harmoniserade på EU-nivå (maskinsäkerhet, elektromagnetisk kompatibilitet, avgasutsläpp osv.) är vägtrafikkrav en aspekt där det i nuläget inte finns harmoniserade regler på EU-nivå. Nationella tekniska krav och godkännandeförfaranden för vägtrafik med mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter skiljer sig ofta åt mellan medlemsstaterna, vilket innebär att tillverkare som säljer på flera marknader måste anpassa sin produktion för att följa reglerna på de nationella marknaderna, och att de också måste låta sina fordon provas i varje medlemsstat, vilket leder till förseningar och betydande kostnader. Att ha flera olika nationella regler undergräver den inre marknadens funktion. Dessutom kan slutanvändare som entreprenörer på landsbygden eller byggföretag som tillhandahåller tjänster i flera EU-länder kanske inte använda sina mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg över gränserna. Det anges även att bristen på harmoniserade krav för vägtrafik med mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg inte är optimal ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Tillämpningsområde och krav

Förslaget omfattar övergripande inte alla mobila maskiner. Det finns flera undantag i förordningsförslaget, såsom mobila maskiner som tillverkas i små serier (färre än 50 enheter) och sådana som sätts på marknaden i enstaka exemplar. I förslaget fastställs processen för

typgodkännande, som anges syfta till att vara något förenklad i jämförelse med flera andra bestämmelser för typgodkännande av fordon i andra rättsakter. De tekniska kraven och vilka av dessa som kräver kontroll av tredje part föreslås beslutas i delegerade akter.

Alternativa lösningar och beräknade kostnader

EU-kommissionen redogör för olika alternativa lösningar och vilka synpunkter och önskemål som framkommit under samrådsprocesser med berörda aktörer samt för uppskattade kostnader och kostnadsbesparingar med förslaget.

Det anges att förslaget medför uppskattade nettobesparingar på 846 miljoner euro under 10 år för berörda företag, av vilka 502 miljoner euro gäller för tillverkare och distributörer och 344 miljoner euro gäller för uthyrningsföretag och slutanvändare. Administrativa kostnaderna uppskattas till 4 procent av de totala kostnaderna och den totala administrativa besparingen beräknas därför till 3,38 miljoner euro per år. Det anges bl.a. att tillverkare, distributörer, uthyrningsföretag och slutanvändare kommer att minska sina fullgörandekostnader med en femtedel.

Det anges vidare att inom sektorn för tillverkning av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg är 98 % av företagen små och medelstora företag. Dessa anges vara starka exportörer och kommer att gynnas avsevärt av förenklade EU-regler. Nettobesparingarna för små och medelstora företag inom gruppen tillverkare och distributörer uppskattas till 90 miljoner euro under 10 år. Nettobesparingarna för små och medelstora företag inom gruppen uthyrningsföretag och slutanvändare uppskattas till 62 miljoner euro under 10 år.

Behovet av kompletterande svensk konsekvensutredning

Det framgår inte av EU-kommissionens konsekvensutredning hur flertalet uppskattade kostnadsförändringar har beräknats, utan det hänvisas till separata rapporter. Det framgår inte heller vilka olika kostnader olika nationella regelverk ger upphov till i dagsläget. I den svenska faktapromemorian anges att mobila maskiner som avses framföras på väg godkänns i dag endast nationellt genom registreringsbesiktning. Det framgår inte vad detta innebär. I EU-kommissionens konsekvensutredning anges att Sveriges system för bedömning av överensstämmelse för denna typ av mobila maskiner är baserade på "in-house certification". Det behövs tydliggöras hur de befintliga nationella kraven förhåller sig till de föreslagna nya bestämmelserna, hur kostnadspåverkan blir för olika typerna av svenska företag och hur den svenska marknaden ser ut. En kompletterande nationell konsekvensutredning bör också resonera kring hur konkurrensförhållanden till andra medlemsstater och tredje land påverkas.

Regelrådet noterar att EU-kommissionen överlämnade förordningsförslaget den 30 mars 2023. Faktapromemorian överlämnades till riksdagen den 25 april. I faktapromemorian anges att behandling i rådet inleddes redan i april 2023, samtidigt som sista svarsdatum för de svenska remissinternas ståndpunkter är satt till den 16 juni. Regelrådet vill därför uppmana till att en preliminär, kompletterande nationell konsekvensutredning, som kan uppdateras under förhandlingarnas gång, upprättas snarast. Regelrådet vill även understryka vikten av att berörda aktörers ståndpunkter omhändertas inom ramen för en sådan utredning.

Regelrådet noterar vidare att många av de substantiella kraven kommer att fastställas i delegerade akter och vill därför uppmana till att konsekvensutredningar på såväl EU- som nationell nivå framtages i samband med att sådana akter behandlas.

Konsekvensutredningarna bör utgå från kraven i 6 och 7 §§ i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 14 juni 2023.

I beslutet deltog Lennart Renbjer, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Anna Stattin.



Lennart Renbjer
Ordförande



Anna Stattin
Föredragande