



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 30 mars 2023
(OR. en)

7992/23

Interinstitutionellt ärende:
2023/0090(COD)

MI 261
ENT 71
CODEC 542
IA 63

FÖLJENOT

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 30 mars 2023

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Komm. dok. nr: COM(2023) 178 final

Ärende: Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH 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

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 178 final.

Bilaga: COM(2023) 178 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.3.2023
COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH 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

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} -
{SWD(2023) 66 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Detta förslag syftar till att fylla en lucka i EU-lagstiftningen om mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg är en bred kategori maskiner som är utrustade med en anordning för egen framdrivning. Dessa maskiner används regelbundet inom vissa sektorer eller för särskilda ändamål, t.ex. som bygg-, jordbruks-, trädgårds-, kommunal- eller materialhanteringsutrustning. Många tekniska aspekter av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg är harmoniserade på EU-nivå (t.ex. maskinsäkerhet, elektromagnetisk kompatibilitet, buller under arbetets utförande, avgasutsläpp osv.). Dessutom måste ett antal av dessa maskiner emellanåt framföras på allmän väg, mest för förflyttning från en arbetsplats till en annan, vilket innebär att de också släpps ut på unionsmarknaden för detta ändamål. Att fastställa krav, till exempel i fråga om säkerhet, uteslutande för framförande av mobila maskiner på allmänna vägar, faller dock inom medlemsstaternas exklusiva behörighet.

Det faktum att det för närvarande finns olika nationella regelverk orsakar ytterligare kostnader och administrativa bördor för sektorn för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. En kostnads- och nyttostudie som genomfördes av Europeiska kommissionen 2019 visade att fastställande av enhetliga krav på EU-nivå skulle kunna hjälpa sektorn att spara 18–22 % 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 % av de totala kostnaderna beräknas den totala **administrativa besparingen bli 3,38 miljoner euro per år**. I synnerhet medför behovet av att uppfylla olika nationella vägtrafikkraV vid konstruktion, provning och tillverkning av dessa maskiner ytterligare kostnader för tillverkarna. Bristen på harmonisering försenar införandet av nya produkter i EU och utgör ett inträdeshinder (särskilt för små och medelstora företag). Detta hindrar också rörligheten för mobila maskiner i EU. Syftet med detta förslag är att åtgärda denna situation genom att fastställa harmoniserade regler för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg för att stärka den inre marknaden och samtidigt säkerställa en hög trafiksäkerhetsnivå.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Under många år har olika aspekter av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg harmoniserats på EU-nivå, såsom de grundläggande hälso- och säkerhetskraven för konstruktion och tillverkning av maskiner (direktiv 2006/42/EG)¹, förorenande utsläpp från mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (förordning (EU) 2016/1628)², buller från vissa typer av maskiner (direktiv 2000/14/EG)³ och elektromagnetiska störningar som orsakas av dessa maskiner (direktiv 2014/30/EG)⁴.

Maskindirektivet 2006/42/EG är den viktigaste rättsliga grunden för den fria rörligheten för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg på den inre marknaden.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typpgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/14/EG av den 8 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om buller i miljön från utrustning som är avsedd att användas utomhus.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU av den 26 februari 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet.

Det innehåller krav på att sådana mobila maskiner som släpps ut på den inre marknaden uppfyller de grundläggande hälso- och säkerhetskraven i bilaga I till direktivet. Dessa krav omfattar aspekter av mobila maskiners funktioner vid körning i terräng, t.ex. fartminskning, stopp, bromsning, sittplatser och fasthållningsanordningar. De grundläggande hälso- och säkerhetskraven i maskindirektivet berör dock endast säkerheten på arbetsplatsen (dvs. när maskinerna används i arbete), och omfattar inte säkerhetsaspekterna när dessa maskiner framförs på allmän väg⁵.

Många aspekter av fordonens tekniska säkerhet, däribland kraven för framförande på väg, har harmoniserats på EU-nivå genom lagstiftning om typgodkännande av fordon, som förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon, eller förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon. Dessa rättsakter omfattar dock inte mobila maskiner med egen framdrivning som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

Detta förslag följer i möjligaste mån tillvägagångssättet och strukturen i ramen för EU-typgodkännande för motorfordon (förordning (EU) 2018/858)⁶ och jordbruks- och skogsbruksfordon (förordning (EU) nr 167/2013)⁷, för att den befintliga fordonslagstiftningen ska bli så enhetlig som möjligt. Vad gäller tekniska krav och administrativa bestämmelser ligger förslaget nära förordning (EU) nr 167/2013. Vad gäller marknadskontroll följer förslaget å andra sidan liknande bestämmelser som i förordning (EU) 2018/858, som också grundar sig på den nya lagstiftningsramen⁸. 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. Detta säkerställer lika villkor och förhindrar att olika metoder används i unionen.

Förslaget påverkar inte tillämpligheten av annan unionslagstiftning som är tillämplig på mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och kompletterar bland annat unionslagstiftningen vad gäller

- (a) väsentliga hälso- och säkerhetskrav avseende konstruktion och tillverkning av maskiner, t.ex. direktiv 2006/42/EG,
- (b) förorenande utsläpp från maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, t.ex. förordning (EU) 2016/1628,
- (c) buller, t.ex. direktiv 2000/14/EG,

⁵ Den 21 april 2021 antog kommissionen ett förslag till en ny förordning om maskinprodukter som ska ersätta det nuvarande maskindirektivet. I likhet med det nuvarande direktivet kommer den föreslagna förordningen inte att omfatta säkerhetsaspekterna i samband med framförande av mobila maskiner på allmän väg. Interinstitutionella förhandlingar om den föreslagna förordningen pågår. Den föreslagna förordningen finns här: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508>.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 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 (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁸ Under 2008 antogs en ny lagstiftningsram för att förbättra den inre marknaden för varor och stärka villkoren för utsläppande av en bred mängd produkter på EU-marknaden. Detta åtgärds paket syftar till att förbättra marknadskontrollen och höja kvaliteten på bedömningar av överensstämmelse. Det förtydligar också användningen av CE-märkning och skapar en verktygslåda med åtgärder som kan användas i produktlagstiftningen (https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework_sv).

- (d) elektromagnetisk kompatibilitet, t.ex. direktiv 2014/30/EU eller direktiv 2014/53/EU.

- **Förenlighet med EU:s politik inom andra områden**

Detta initiativ är förenligt med och kompletterar de befintliga rättsliga ramarna för EU:s harmoniseringslagstiftning, särskilt ramen för godkännande och marknadskontroll av fordon och den nya lagstiftningsramen, så som nämns ovan.

Det bidrar också till genomförandet av EU:s strategier om lagstiftningen om den inre marknaden och EU:s industristrategi. Det kommer att förenkla de rättsliga kraven för tillverkare av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i linje med kommissionens meddelande *Uppdatera och förenkla gemenskapens lagstiftning*⁹, i vilket systemet för typgodkännande av motorfordon anges som ett prioriterat område för förenkling av gemenskapslagstiftningen. Detta initiativ inriktas på en av de sista återstående kategorierna av fordon för framförande på väg. Initiativet är också en del av insatserna för att påskynda den gröna och digitala omställningen av EU:s industri, vilket man uppmanade till i uppdateringen av industristrategin från maj 2021¹⁰.

Slutligen bidrar förslaget till att uppnå EU:s mål att göra vägarna säkrare, vilket särskilt beskrivs i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*¹¹. Kommissionen antog detta arbetsdokument som en del av paketet Europa på väg i maj 2018. Där beskrivs hur EU:s trafiksäkerhetspolitik omsätts i praktiken.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen**

Genom förslaget skapas ett harmoniserat regelverk för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, som efter en övergångsperiod kommer att ersätta de olika regelverk som för närvarande finns i medlemsstaterna. Det syftar till att förbättra den inre marknads funktion och samtidigt säkerställa en hög trafiksäkerhetsnivå. De olika regelsystemen i medlemsstaterna har skapat skillnader på den inre marknaden, som utgör en ekonomisk och administrativ börda och skapar hinder för den fria rörligheten för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Harmoniserade säkerhetsbestämmelser för framförande på väg av mobila maskiner som inte är avsedda att

⁹ Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén – *Uppdatera och förenkla gemenskapens lagstiftning*, 11.2.2003, KOM(2003) 71 slutlig (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:sv:PDF>).

¹⁰ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning*, COM(2021) 350 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=COM:2021:350:FIN>).

¹¹ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar, SWD(2019) 283 final (<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).

användas för transporter på väg och säkerställande av fri rörlighet för dessa aspekter kan endast uppnås på EU-nivå.

Utan EU-åtgärder kommer den inre marknaden att förbli fragmenterad, 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 marknads kontroll är det enda sättet att uppnå en rättvisare och djupare inre marknad för sektorn. Dessa resultat kan inte uppnås i jämförbar grad genom nationell lagstiftning. De olika tillvägagångssätten på nationell nivå skapar hinder för marknadsinträde för tillverkare i en medlemsstat som vill exportera till andra medlemsstater. Detta innebär att sådana tillverkare måste anpassa sina produkter till de särskilda nationella kraven i varje medlemsstat och bära de tillhörande regleringskostnaderna.

- **Proportionalitetsprincipen**

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, 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 att minska den administrativa bördan i samband med genomförandet av akten. Där det är möjligt och vederbörligen motiverat har regelverket 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.

- **Val av instrument**

En förordning anses vara lämplig och nödvändig eftersom den ger garantier för en direkt och harmoniserad tillämpning av de förfaranden och krav som fastställs i denna rättsakt. Ett direktiv med krav på införlivande riskerar att ta betydande resurser i anspråk hos de nationella förvaltningarna utan att tillföra något mervärde i fråga om trafiksäkerhet. Harmoniseringens tekniska och detaljerade karaktär och den frekventa anpassningen till den tekniska utvecklingen begränsar de nationella förvaltningarnas praktiska möjligheter att avvika från bestämmelserna i detta förslag.

Förslaget bygger på den trenivåmetod som redan införts i EU:s lagstiftning om typgodkännande av motorfordon. Enligt metoden delas lagstiftningsarbetet upp i följande tre delar:

- De grundläggande bestämmelserna och tillämpningsområdet slås fast i en förordning av Europaparlamentet och rådet på grundval av artikel 114 i EUF-fördraget enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet.
- Detaljerade tekniska specifikationer som bygger på de grundläggande bestämmelserna fastställs i delegerade akter som antas av kommissionen i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget.
- Genomförandeakter som innehåller administrativa bestämmelser, exempelvis mallen för informationsdokumentet och typgodkännandeintygen samt intyget om överensstämmelse, antas av kommissionen i enlighet med artikel 291 i EUF-fördraget.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Samråd med berörda parter**

Ett antal samråd har med tiden hållits om detta ärende:

2016 genomfördes undersökningar riktade till 35 berörda parter som underlag till en studie om EU:s harmonisering av kraven för framförande på väg av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg¹².

2017 inkom återkoppling om den inledande konsekvensbedömningen¹³, och en workshop anordnades i syfte att samla in synpunkter från nationella myndigheter (transportministerierna) om möjliga politiska alternativ.

2018 anordnades en andra workshop för en mer ingående diskussion om det rekommenderade politiska alternativet och för att inleda en debatt om tekniska krav¹⁴.

2019 genomfördes undersökningar riktade till 90 berörda parter som underlag för en nyttokostnadsanalys¹⁵, ett riktat samråd med medlemsstaterna på 23 EU-språk maj–september 2019 via en EU-undersökning¹⁶ och en workshop riktad till medlemsstaternas myndigheter, tekniska tjänster, anmälda organ och europeiska intresseorganisationer i december 2019, för att dela resultaten av nyttokostnadsanalysen och det riktade samrådet samt för att ytterligare diskutera de politiska alternativen, tillämpningsområdet och de tekniska kraven¹⁷.

2020 genomfördes ett offentligt samråd på 23 EU-språk via en EU-undersökning som pågick under 12 veckor november 2020–februari 2021¹⁸.

2021 anordnades en workshop med alla centrala berörda parter för att dela de viktigaste resultaten från det offentliga samrådet och ytterligare diskutera de politiska alternativen, tillämpningsområdet och de tekniska kraven¹⁹.

¹² *Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery*, ECORYS, 2016. Finns på: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_en.

¹³ Finns på: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_en.

¹⁴ Arbetsdokument finns i biblioteksdelen av CIRCABC:s intressegrupp ”New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery”.

¹⁵ *Cost/benefit analysis study for Impact Assessment on road circulation of Non Road Mobile Machinery*, PPMI, 2019. Finns på: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en>.

¹⁶ Arbetsdokumentet ”NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback” med en sammanfattning av resultaten av det riktade samråd som kommissionen genomfört om skillnader mellan medlemsstaternas godkännandesystem för vägtrafik med mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Finns i biblioteksdelen av CIRCABC:s intressegrupp ”New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery”.

¹⁷ Arbetsdokument, exempelvis ”NRMM-2019.07 Draft Minutes Workshop NRMM 9 Dec 2019 rev1” med en sammanfattning av diskussionerna med berörda parter, finns i biblioteksdelen av CIRCABC:s intressegrupp ”New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery”.

¹⁸ Resultaten av det offentliga samrådet finns på: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation_sv.

¹⁹ Arbetsdokument, exempelvis ”NRMM-2021.05 Draft Minutes Workshop NRMM 6 May 2021” med en sammanfattning av diskussionerna med berörda parter, finns i biblioteksdelen av CIRCABC:s intressegrupp ”New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery”.

2022 anordnades en workshop med alla centrala berörda parter för att dela och samla in synpunkter på de viktigaste aspekterna av det pågående lagstiftningsförslaget om godkännande för vägtrafik av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg²⁰.

Dessutom har flera bilaterala möten med berörda parter anordnats för en djupare analys av vissa aspekter av ärendet.

En jämförelse av de berörda parternas synpunkter på de politiska alternativen (en majoritet av synpunkterna) sammanfattas nedan:

Politiska alternativ	Medlemsstaternas godkännandemyndigheter för vägtrafik	Tillverkare och distributörer	Uthyrningsföretag och slutanvändare	Tekniska tjänster
Alternativ 0: Utgångsläge	-	-	-	-
Alternativ 1a: Typgodkännande	-	-	-	Rekommenderas
Alternativ 1b: Förenklat typgodkännande	Rekommenderas	Rekommenderas	Rekommenderas	-
Alternativ 2: CE-märkning	-	-	-	-
Direktiv	-	-	-	-
Förordning	Rekommenderas	Rekommenderas	Rekommenderas	Rekommenderas
Obligatoriskt	Rekommenderas som frivilligt först, obligatoriskt senare	-	-	Rekommenderas
Frivilligt		Rekommenderas	Rekommenderas	-
Maskiner med egen framdrivning och dragna maskiner inom tillämpningsområdet	-	Rekommenderas	-	-
Endast maskiner med egen framdrivning inom tillämpningsområdet	Rekommenderas	-	Rekommenderas	-
Ingen högsta konstruktiv hastighet		Rekommenderas	-	-
Högsta konstruktiva hastighet: 40 km/h	Rekommenderas	-	Rekommenderas	-

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag stöds av en konsekvensbedömning. Mer information finns på: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_en.

De politiska alternativen anges nedan.

²⁰ Arbetsdokumentet ”NRMM-2022.02 220608_Presentation Workshop NRMM 08.06” finns i biblioteksdelen av CIRCABC:s intressegrupp ”New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery”.

- Alternativ 0 – Utgångsläge. Ingen åtgärd.
- Alternativ 1 – Medlemsstaternas myndigheter beviljar EU-godkännande av hela den mobila maskinen (gamla tillvägagångssättet). Det här alternativet följer principerna i EU-lagstiftningen om fordon, där de tekniska specifikationer som ska uppfylla de allmänna kraven integreras i lagstiftningen.
 - 1a – Typgodkännande. För de flesta komponenter, system och separata tekniska enheter skulle godkännandet för vägtrafik involvera en tredje part.
 - 1b – Förenklat typgodkännande. För komponenter, system och separata tekniska enheter som är mer kritiska för trafiksäkerheten skulle bedömningen av överensstämmelse involvera en tredje part (oberoende behörigt organ). För komponenter, system och separata tekniska enheter som är mindre kritiska för trafiksäkerheten skulle bedömningen av överensstämmelse bygga på rapporter eller självcertifiering av tillverkaren.
- Alternativ 2 – Tillverkaren beviljar CE-märkning av hela den mobila maskinen (nytt tillvägagångssätt). Det här alternativet följer principerna i den nya EU-lagstiftningen om användning av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (t.ex. maskindirektivet), där endast de väsentliga säkerhetskraven ingår i lagstiftningen, inte de detaljerade tekniska specifikationerna.

I princip kan alla alternativ genomföras genom antingen ett direktiv eller en förordning.

Följande aspekter av lagstiftningen bedömdes också: i) göra reglerna obligatoriska (ersätter de nuvarande 27 nationella reglerna) eller frivilliga (ett alternativ till de nuvarande 27 nationella reglerna), ii) inbegripa (eller inte) dragen utrustning i tillämpningsområdet, och iii) begränsa (eller inte) tillämpningsområdet till mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg med en högsta konstruktiv hastighet på 40 km/h.

Det rekommenderade alternativet är 1b (förenklat typgodkännande), obligatoriskt (efter en övergångsperiod), endast omfattande maskiner med egen framdrivning (inte dragna) med en högsta konstruktiv hastighet på 40 km/h, i form av en förordning.

Typgodkännandesystemet som anger tekniska specifikationer i lagstiftningen är den allmänt accepterade och tillförlitliga ramen för trafiksäkerhet i EU. Det bör förenklas så att det är proportionerligt och tar hänsyn till egenskaperna hos mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (befinner sig sällan i trafik). Obligatoriska bestämmelser förefaller lämpligare efter en övergångsperiod, under vilken tillverkarna kan välja om de vill ansöka om EU-typgodkännandet (och åtnjuta fri rörlighet) eller ansöka om nationell lagstiftning (som endast gäller det landet).

Reglerna skulle endast omfatta maskiner med egen framdrivning, eftersom den allra största delen av den dragna utrustningen redan kan typgodkännas inom andra fordonskategorier. Maskiner som omfattas av förordningen skulle ha en högsta konstruktiv hastighet på 40 km/h. Högre hastigheter anses inte vara nödvändiga eller lämpliga för den här typen av maskiner. Tillverkare av snabbare fordon kan i princip välja de typgodkännandeförfaranden som finns tillgängliga nu för andra fordonskategorier.

Med tanke på att bullerutsläppen från de flesta mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg redan omfattas av direktiv 2000/14/EG²¹, att mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg utgör en mycket liten andel av fordonen på EU:s vägar och att den högsta konstruktiva hastigheten inom detta tillämpningsområde kommer att begränsas till 40 km/h, förefaller det inte vara nödvändigt att föreskriva särskilda bullerkrav utöver de som redan finns.

Slutligen kommer de tekniska kraven att vara mycket detaljerade och praktiskt taget inte lämna något utrymme för skönsmässig bedömning när medlemsstaterna införlivar dem, vilket innebär att en förordning är att föredra.

Harmoniserade bestämmelser för typgodkännande för vägtrafik kommer att innebära följande för de berörda aktörerna.

- Tillverkare och distributörer kommer att i) få lättare marknadsinträde, ii) undanröja förseningar som uppstår när flera EU-länder ska ge sitt godkännande, iii) åtnjuta en minskning av efterlevnadskostnaderna med en femtedel, iv) öka sin konkurrenskraft inom och utanför EU.
- Uthyrningsföretag och slutanvändare kommer att i) åtnjuta en minskning av efterlevnadskostnaderna med en femtedel, ii) enkelt kunna använda och sälja maskiner över gränserna inom EU, iii) ha större valmöjligheter när det gäller mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, iv) få tillgång till mer innovativa konstruktioner.
- Medlemsstaternas myndigheter kommer att behöva anpassa sig till de nya systemen, men detta ses inte som ett problem eller en betydande börda för de berörda myndigheterna.
- Tekniska tjänster kommer att behöva anpassa sig till det nya systemet och kommer att få ökad arbetsbörda och ökade intäkter, men detta kan mildras av det faktum att antalet godkännanden sannolikt kommer att minska eftersom tillverkarna endast kommer att behöva genomgå godkännandeprocessen i ett enda EU-land.
- Vägtrafikanter kommer att gynnas av harmoniserade regler som säkerställer hög trafiksäkerhet i hela EU.

De totala fördelarna för de ekonomiska aktörerna är uppskattade nettobesparingar på 846 miljoner euro under 10 år, av vilka 502 miljoner euro gäller för tillverkare och distributörer och 344 miljoner euro gäller för uthyrningsföretag och slutanvändare. Den ökade omsättningen för tekniska tjänster uppvägs delvis av en minskning av det totala antalet godkännanden.

De uppskattade kostnaderna för tillverkare, distributörer, uthyrningsföretag och slutanvändare uppvägs med stor marginal av de beräknade besparingarna. De uppskattade nettobesparingarna anges ovan.

Inom sektorn för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg är 98 % av företagen små och medelstora företag, vilket står för 18 % av intäkterna och 30 % av sysselsättningen. Många små och medelstora företag är starka exportörer och kommer att gynnas avsevärt av förenklade EU-regler. Andra kommer att kunna fortsätta att tillämpa de

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/14/EG av den 8 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om buller i miljön från utrustning som är avsedd att användas utomhus.

nationella reglerna. Nettobesparingarna för små och medelstora företag uppskattas till 152 miljoner euro under 10 år.

Den uppskattade samhällsnyttan kommer att vara ökad trafiksäkerhet i EU.

Nämnden för lagstiftningskontroll avgav sitt yttrande den 10 december 2021, varefter konsekvensbedömningen ändrades enligt följande:

Nämndens rekommendationer	Införda ändringar
B) Sammanfattning av iakttagelser	
1. Rapporten redogör inte tillräckligt utförligt varför ömsesidigt erkännande inte fungerar inom denna sektor och varför ett förordande av principen om ömsesidigt erkännande inte är ett av de politiska alternativen.	I avsnitt 2 om problembeskrivning diskuteras nu mer ingående varför ömsesidigt erkännande inte fungerar inom sektorn för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, trots att det är ett område med tekniska föreskrifter utan EU-harmonisering. Dessutom har analysen av varför ömsesidigt erkännande inte fungerar nu och inte skulle fungera i framtiden utvidgats ytterligare i avsnitten 5.1 och 5.3, där det förklaras varför ett politiskt alternativ om att främja praktisk tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande avvisades.
2. Rapporten innehåller inga övertygande belegg för att avsaknaden av harmoniserade regler leder till fler olyckor där mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg är inblandade. Det motiveras inte varför initiativet syftar till likvärdiga krav och tekniska lösningar för trafiksäkerhet.	I avsnitt 7 förklaras mer ingående varför harmoniserade krav sannolikt skulle öka trafiksäkerheten för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i EU samt varför det behövs likvärdiga krav och tekniska lösningar för trafiksäkerhet, och inte enbart tillräckligt höga krav. Detta stöder valet av det rekommenderade alternativet, eftersom en viktig avgörande faktor är den högre poängen i fråga om trafiksäkerhet. I bedömningen av alternativen i avsnitt 6 förklarar man hur detta initiativ särskilt kommer att bidra till trafiksäkerheten och anger huruvida alla alternativ kan uppnå målen. I avsnitt 4 om särskilda mål diskuteras trafiksäkerhetens begränsningar som ett mål för de nya bestämmelserna, och hur trafiksäkerheten trots detta skulle förbättras om de antas.
3. Rapporten är otydlig när det gäller vilken metod som använts för att uppskatta kostnader och besparingar. Tillförlitligheten och robustheten i faktaunderlaget redovisas inte.	Avsnitt 2 om problembeskrivningen innehåller nu en tydlig översikt över de olika kostnadskategorierna, med en mer detaljerad beskrivning av kostnaderna för var och en av de berörda grupperna (tillverkare, distributörer, uthyrningsföretag, slutanvändare och myndigheter). I avsnitt 2 förklarar man också hur indirekta kostnader uppskattas och diskuterar om de är realistiska eller riskerar att överskattas samt anger vad kostnaderna och besparingarna motsvarar. Ytterligare förtydliganden av den metod som används för att uppskatta kostnader och besparingar, informationskällorna och de viktigaste antagandena har lagts till i avsnitten 2 och 6 samt i bilaga 1, där uppskattningarnas tillförlitlighet och möjliga osäkerheter som påverkar faktaunderlaget har bedömts.
4. Det är oklart varför man i rapporten inte bedömer de ytterligare inslagen i utformningen som en del av de huvudsakliga politiska	I del 6 i rapporten motiveras varför ytterligare inslag i utformningen som påverkar både den obligatoriska karaktären och tillämpningsområdet hos de harmoniserade reglerna bedöms separat från de huvudsakliga politiska alternativen. I avsnitt 7 beräknas också effekterna av de val som gjorts avseende inslagen i

alternativen. Det förklaras inte i vilken utsträckning konsekvensbedömningen och valet av det rekommenderade alternativet skulle ändras om dessa inslag i utformningen beaktades i analysen.	utformningen. I rapporten behandlas särskilt i avsnitt 7 hur de beräknade effekterna skulle förändras om EU-regler och nationella regler samexisterar eller om tillämpningsområdet begränsas. Det klargörs också att valet av det rekommenderade alternativet inte skulle ändras mot bakgrund av dessa specifika inslag i utformningen. Kostnaderna och fördelarna i den standardiserade tabellen i bilaga 3 har ändrats för att införliva de ytterligare inslag i utformningen som ingår i det rekommenderade alternativet.
C) Vad som ska förbättras	
1. Ömsesidigt erkännande	I problembeskrivningen i avsnitt 2 diskuteras mer i detalj varför ömsesidigt erkännande inte fungerar inom sektorn för mobila maskiner, trots att det är ett område för tekniska föreskrifter utan EU-harmonisering, och varför det därför inte finns något politiskt alternativ som syftar till att främja det praktiska genomförandet av principen om ömsesidigt erkännande.
2. Problembeskrivningen bör ge en tydlig översikt över de olika kostnadskategorierna	I problembeskrivningen i avsnitt 2 beskrivs mer i detalj de kostnader som tillverkarna ådrar sig på grund av förseningar i marknadsinträdet, med tydlig åtskillnad mellan dem och de direkta kostnaderna, och hur de beräknas, för var och en av de berörda grupperna (tillverkare, distributörer, användare, uthyrningsföretag och myndigheter). Bilagorna 1 och 4 innehåller närmare uppgifter om databegränsningar och beräkningsmetoder.
3. Varför harmoniserade krav behövs	I avsnitt 6 förklaras varför harmoniserade krav sannolikt skulle öka trafiksäkerheten för mobila maskiner i EU samt varför det behövs likvärdiga krav och tekniska lösningar för trafiksäkerhet, och inte enbart tillräckligt höga krav.
4. Trafiksäkerhet som sekundärt mål	I avsnitt 4 förklaras tydligt att trafiksäkerheten är ett sekundärt mål snarare än ett av de huvudsakliga specifika målen. I avsnitt 6 klargörs hur detta initiativ specifikt kommer att bidra till trafiksäkerheten samt hur och i vilken utsträckning vart och ett av alternativen kan uppnå målen.
5. Nya bestämmelser och genomförandelagstiftning	I avsnitt 8 klargörs vad som beslutas nu, på grundval av denna konsekvensbedömning, och vad som kommer att beslutas senare genom genomförandelagstiftning.
6. Metod för uppskattning av kostnader och besparingar	I avsnitt 6 presenteras informationskällorna och de viktigaste antagandena, med närmare uppgifter i bilagorna 1 och 4 och med en bedömning av uppskattningarnas tillförlitlighet och möjliga osäkerheter som påverkar faktaunderlaget.
7. Bedömning av ytterligare inslag i utformningen	I avsnitt 6 förklaras varför ytterligare inslag i utformningen som påverkar tillämpningsområdet för och införandet av harmoniserade regler bedöms separat från analysen av de huvudsakliga politiska alternativen och vilka effekterna skulle bli beroende på de val som görs avseende dessa inslag i utformningen. Kostnaderna och fördelarna i tabellen i bilaga 4 innehåller de ytterligare inslag i utformningen som ingår i det rekommenderade alternativet.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Medlemsstaterna kommer 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.

Initiativet påverkar inte EU:s budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

• **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

När det valda alternativet har genomförts måste de faktiska effekterna av detta övervakas och jämföras med målen och de förväntade effekterna. En expertgrupp från kommissionen kommer att sammanträda regelbundet och samla sakkunskap från sektorn för mobila maskiner för att analysera tillämpligheten och genomförandet av denna förordning i alla EU-länder.

Åtminstone följande indikatorer föreslås för insamling av nödvändig information:

- Antalet EU-godkännanden av nya mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, som beviljats i varje medlemsstat.
- Antalet nationella godkännanden av nya mobila maskiner som beviljats i varje medlemsstat jämfört med det genomsnittliga antalet nationella godkännanden som beviljats under de 5 senaste kalenderåren före ikraftträdandet av den nya förordningen.
- Medlemsstaternas rapportering om trafikolyckor med mobila maskiner.
- Direkta efterlevnadskostnader för EU-typgodkännande per varje ny typ av maskin (denna indikator kan endast bedömas genom en undersökningsbaserad process som genomförs som en del av konsekvensbedömningen; en ytterligare undersökning efter det att den nya lagstiftningen har genomförts fullt ut skulle ge en jämförande siffra).
- Indirekta besparingar med EU-godkännande per ny typ av maskin (förseningar på marknaden): genom en undersökningsbaserad process som genomförs efter det att den nya lagstiftningen genomförts fullt ut.

Den nya förordningen bör utvärderas inom 5 år efter det att den har börjat tillämpas.

• **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget följer i möjligaste mån strukturen i förordning (EU) nr 167/2013. Den föreslagna akten gäller en EES-fråga och bör därför omfatta även EES.

KAPITEL I

I detta kapitel anges förslagets syfte, nämligen att

- fastställa tekniska krav för trafiksäkerhet för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som omfattas av förslaget, och de administrativa bestämmelserna för EU-typgodkännande för sådana maskiner, och
- ange regler och förfaranden för marknadskontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som omfattas av EU:s typgodkännande i enlighet med detta förslag.

Här bestäms också tillämpningsområdet, genom att det föreskrivs att det är tillämpligt på mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som släpps ut på EU-marknaden och genom att särskilda undantag anges. I detta kapitel föreskrivs till exempel att förslaget inte ska tillämpas på enskilda godkännanden, fordon som omfattas av förordning (EU) nr 167/2013, förordning (EU) nr 168/2013 eller förordning (EU) 2018/858 eller maskiner som

inte är avsedda att användas för transporter på väg med en högsta konstruktiv hastighet som överstiger 40 km/h.

Slutligen innehåller artikel 3 definitioner av de termer som används i förslaget.

KAPITEL II

I detta kapitel fastställs medlemsstaternas, godkännandemyndigheternas och de ekonomiska aktörernas skyldigheter (tillverkare, tillverkarens ombud, importörer och distributörer).

Medlemsstaterna är särskilt skyldiga att

- tillåta utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande endast av sådana mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som uppfyller kraven i förslaget, och
- organisera och utföra marknadskontroll och kontroller av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som släpps ut på marknaden i enlighet med kapitlen IV, V och VII i förordning (EU) 2019/1020.

Tillverkarna är skyldiga att säkerställa att endast sådana maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som uppfyller kraven släpps ut på marknaden.

Här anges också de tekniska kraven för trafiksäkerheten hos mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa närmare tekniska krav, förfaranden och provningar.

Slutligen innehåller detta kapitel en allmän bestämmelse enligt vilken mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg endast kan tillhandahållas, tas i bruk eller registreras om de överensstämmer med kraven.

KAPITLEN III–VIII

Dessa kapitel innehåller bestämmelser om förfarandet för EU-typgodkännande och därmed sammanhängande frågor som EU-typgodkännandemyndigheten, intyget om överensstämmelse och märkning.

De innehåller mer specifikt bestämmelser om i) den ansökan och det underlag som ska lämnas in, ii) hur och när godkännandemyndigheten måste bevilja typgodkännande, iii) EU-typgodkännandemyndigheten 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.

KAPITEL IX

Detta kapitel innehåller bestämmelser om marknadskontroll, kontroller av maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som släpps ut på EU-marknaden, och förfaranden för EU-skyddsåtgärder. I kapitlet införlivas bestämmelser från beslut nr 768/2008/EG och det innehåller korshänvisningar till den nyligen antagna förordningen om marknadskontroll (förordning (EU) 2019/1020).

KAPITEL X

Enligt detta kapitel är tillverkaren skyldig att tillhandahålla teknisk information som inte avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten.

KAPITEL XI

I detta kapitel fastställs kraven för tekniska tjänster och förfarandena för att utse sådana tjänster.

KAPITEL XII

Detta kapitel innehåller närmare uppgifter om utövandet av kommissionens befogenheter att anta genomförandeakter och delegerade akter i enlighet med förslaget.

KAPITEL XIII

Detta kapitel innehåller bestämmelser om inrättande av ett forum, ändring av förordning (EU) 2019/1020, sanktioner och rapportering samt datumen för ikraftträdande och tillämpning.

I detta kapitel finns en övergångsbestämmelse som ger medlemsstaterna möjlighet att, under en period på 8 år från och med den dag då förordningen börjar tillämpas, tillämpa nationell lagstiftning om nationellt typgodkännande av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som framförs på allmän väg. Maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som följer den nationella lagstiftningen kommer inte att omfattas av den fria rörligheten.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH 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**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114, med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten, med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²², i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och av följande skäl:

- (1) Mobila maskiner med egen framdrivning som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG²³ och som är konstruerade eller tillverkade i syfte att utföra arbete (*mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg*) kan emellanåt eller ofta behöva framföras på allmän väg, mest för förflyttning från en arbetsplats till en annan.
- (2) Vissa aspekter av konstruktion och tillverkning av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg omfattas redan av unionens harmoniseringslagstiftning, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628²⁴, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/14/EG²⁵, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU²⁶ eller Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/53/EU²⁷ och direktiv 2006/42/EG.

²² EUT C [...], [...], s. [...].

²³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG (EUT L 157, 9.6.2006, s. 24).

²⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, om ändring av förordningarna (EU) nr 1024/2012 och (EU) nr 167/2013 samt om ändring och upphävande av direktiv 97/68/EG (EUT L 252, 16.9.2016, s. 53).

²⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/14/EG av den 8 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om buller i miljön från utrustning som är avsedd att användas utomhus.

²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU av den 26 februari 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet (EUT L 96, 29.3.2014, s. 79).

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/53/EU av den 16 april 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av radioutrustning och om upphävande av direktiv 1999/5/EG (EUT L 153, 22.5.2014, s. 62).

- (3) När det gäller mobila maskiners säkerhet är direktiv 2006/42/EG den viktigaste rättsakten som är tillämplig på sådana maskiner när de släpps ut på unionsmarknaden. Där fastställs grundläggande hälso- och säkerhetskrav om mobila maskiners funktioner vid körning i terräng, t.ex. fartminskning, stopp, bromsning, förarplatser och fasthållningsanordningar. De grundläggande hälso- och säkerhetskraven i det direktivet berör dock endast säkerheten när maskinerna används i arbete, och omfattar inte säkerhetsaspekterna när dessa maskiner framförs på allmän väg.
- (4) Eftersom det saknas harmoniserade regler om trafiksäkerhet för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg ställs ekonomiska aktörer som tillverkar eller tillhandahåller sådana mobila maskiner inför betydande kostnader i samband med de olika rättsliga kraven i medlemsstaterna. Dessutom säkerställs inte trafiksäkerheten för sådana maskiner på ett enhetligt sätt inom hela unionens territorium. Därför bör det på unionsnivå fastställas harmoniserade regler om trafiksäkerhet för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.
- (5) Med avseende på den inre marknadens utveckling och funktion är det lämpligt att fastställa ett harmoniserat system för typgodkännande för trafiksäkerheten hos mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som ska framföras på allmän väg.
- (6) Eftersom syftet med denna förordning är att hantera risker som härrör från vägtrafik med mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som är konstruerade och tillverkade för att utföra arbete och inte för transport av personer, djur eller varor (med undantag för transport av material som stöder maskinens drift) bör denna förordning inte tillämpas på maskiner vars enda syfte är att transportera personer, djur eller varor. Alla typer av nya enpersonsfordon (bl.a. elsparkcyklar med ståplatta eller sadel, elassisterade trampcyklar inklusive eldrivna cyklar och cyklar avsedda för transport av kommersiell last, självbalanserade fordon inklusive självbalanserade ståhjulingar och balansbrädor, elektriska enhjulingar, elektriska skateboards och enhjuliga brädor) omfattas därför inte av denna förordning.
- (7) Eftersom syftet med denna förordning är att föreskriva regler för framförande på väg av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som är konstruerade och tillverkade för att utföra arbete och inte för att transportera personer, bör mobila maskiner som är utrustade med fler än tre sittplatser, inklusive förarplatsen, också undantas från denna förordning.
- (8) Långsamtgående mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg utgör den största delen av marknaden för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Dessutom har vissa medlemsstater fastställt en hastighetsgräns i vägtrafik på 40 km/h för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Eftersom trafiksäkerhetsriskerna är proportionella mot väghastigheten skulle det vara inkonsekvent att en rättslig ram som enbart inriktas på säkerhetsrisker för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och inte på vanliga fordon också omfattar snabbgående sådana maskiner. Denna förordning bör därför inte tillämpas på mobila maskiner med en högsta konstruktiv hastighet på 40 km/h.
- (9) Enskilda godkännanden kan vara användbara för maskiner som framförs endast på en medlemsstats territorium, och sådana godkännanden bör därför undantas från denna förordnings tillämpningsområde.

- (10) Eftersom små och medelstora företag tillverkar mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i små serier, av vilka det antal enheter som tillhandahålls på marknaden, registreras eller tas i bruk per år och i varje medlemsstat inte överstiger 50 per typ, är det lämpligt att tillåta nationellt typgodkännande för små serier, vilket därför bör undantas från denna förordnings tillämpningsområde. Tillverkarna bör dock ha möjlighet att ansöka om EU-typgodkännande för att omfattas av den fria rörligheten.
- (11) Eftersom mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i vissa fall inte har tillräcklig manöverduglighet på allmänna vägar på grund av för stora mått eller kan skada ytan på allmänna vägar eller annan väginfrastruktur på grund av för hög vikt, är det lämpligt att ge medlemsstaterna rätt att förbjuda framförandet av sådana maskiner, även om de har typgodkänts i enlighet med denna förordning.
- (12) Det bör fastställas tekniska krav för att minimera risken för personskador och skador på väginfrastrukturen när mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg framförs på allmän väg. De tekniska kraven bör omfatta frågor som rör trafiksäkerhet, t.ex. fordonets strukturella hållfasthet, högsta konstruktiva hastighet, varvtalsregulator, fartbegränsningsanordningar och hastighetsmätare, bromsar, styrning, siktfält samt vikter och mått.
- (13) För att minska den administrativa bördan för ekonomiska aktörer bör denna förordning tillåta användning av komponenter och separata tekniska enheter i sådana mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som har typgodkänts i enlighet med förordning (EU) nr 167/2013 eller förordning (EU) 2018/858.
- (14) Alla ekonomiska aktörer i leverans- och distributionskedjan bör vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att de endast tillhandahåller på marknaden sådana mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som överensstämmer med kraven i denna förordning. Det måste göras en tydlig och proportionell fördelning av de skyldigheter som motsvarar varje ekonomisk aktörs roll i leverans- och distributionskedjan.
- (15) För att säkerställa att förfarandet för kontroll av produktionsöverensstämmelse, som är en av hörnstenarna i unionens system för EU-typgodkännande, har genomförts korrekt och fungerar som det ska, bör tillverkare kontrolleras regelbundet av den behöriga myndigheten eller av en teknisk tjänst med lämpliga kvalifikationer som utnämns för detta ändamål.
- (16) För att skapa rättslig säkerhet är det nödvändigt att klargöra att de regler om marknadskontroll i unionen och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020²⁸ ska tillämpas på mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som omfattas av denna förordning och, när det gäller de aspekter som behandlas eller omfattas av de tekniska kraven i denna förordning, därigenom ändra bilaga I till den förordningen för att i den bilagan förteckna hänvisningarna till den här förordningen.
- (17) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förfarandet för EU-typgodkännande och vissa administrativa bestämmelser i denna förordning bör

²⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 (EUT L 169, 25.6.2019, s. 1).

kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁹.

- (18) Närmare samordning mellan de nationella myndigheterna genom informationsutbyte och samordnade bedömningar under en samordnande myndighets ledning är en förutsättning för att säkerställa en jämn, hög nivå på skyddet av säkerhet och hälsa på den inre marknaden. Detta skulle också leda till effektivare användning av knappa resurser på nationell nivå. I detta syfte bör ett rådgivande forum inrättas för medlemsstaterna och kommissionen med målet att främja bästa praxis, utbyta information och samordna den verksamhet som rör tillämpning av denna förordning. Givet att ett sådant forum inrättas och med tanke på dess uppgifter bör det inte vara nödvändigt att inrätta en separat grupp för administrativt samarbete, så som krävs enligt artikel 30.2 i förordning (EU) 2019/1020. Forumet bör dock betraktas som en grupp för administrativt samarbete inom ramen för det unionsnätverk för produktöverensstämmelse som avses i artikel 29 i den förordningen.
- (19) För att komplettera denna förordning bör kommissionen ges befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt i fråga om harmonisering av de tröskelvärden som medlemsstaterna får tillämpa när det gäller för stora mått och för hög vikt hos mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, tillämplighet av delar av de tekniska kraven, fastställande av närmare tekniska krav, provningsförfaranden och provningsmetoder, virtuell provning, förfaranden för produktionsöverensstämmelse och fastställande av regler för tekniska tjänster. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning³⁰. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (20) Medlemsstaterna bör fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (21) Kommissionen bör rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning och, utifrån den information som tillhandahålls av medlemsstaterna, vid behov överväga om det bör läggas fram ett exklusivt lagstiftningsförslag om en harmonisering på unionsnivå av systemet för enskilt godkännande eller om förlängning av övergångsperioden för det nationella typgodkännandet.
- (22) För att medlemsstaterna, de nationella myndigheterna och de ekonomiska aktörerna ska kunna förbereda sig inför tillämpningen av de nya reglerna i denna förordning bör ett tillämpningsdatum som inträffar efter ikraftträdandedatumet fastställas. Det är också nödvändigt att föreskriva en övergångsperiod under vilken tillverkarna kan välja att följa denna förordning och dra nytta av den fria rörligheten eller att följa den tillämpliga nationella lagstiftningen för typgodkännande.
- (23) Eftersom målet med denna förordning, nämligen att fastställa harmoniserade tekniska krav, administrativa krav och förfaranden för typgodkännande av nya mobila maskiner

²⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

³⁰ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

som inte är avsedda att användas för transporter på väg som framförs på allmän väg samt regler och förfaranden för marknadskontroll av sådana maskiner, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

INNEHÅLL, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Innehåll

1. I denna förordning fastställs tekniska krav, administrativa krav och förfaranden för EU-typgodkännande och utsläppande på marknaden av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som ska framföras på allmän väg.
2. I denna förordning fastställs också regler och förfaranden för marknadskontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i fall där dessa släpps ut på marknaden och avses framföras på allmän väg, med eller utan förare.
2. Denna förordning ska inte tillämpas på följande:
 - (a) Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg med en högsta konstruktiv hastighet som överstiger 40 km/h.
 - (b) Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som är utrustade med fler än tre sittplatser, inklusive förarplatsen.
 - (c) Maskiner, enligt definitionen i artikel 2 a i direktiv 2006/42/EG, som främst är avsedda för transport av en eller flera personer eller djur, eller andra varor än instrument eller hjälpanordningar som krävs för att utföra arbete, material som härrör från eller är nödvändigt för att utföra arbete eller för mellanlagring och material som transporteras på byggarbetsplatser.
 - (d) Fordon, inbegripet motorfordon, traktorer, släpfordon, tvåhjuliga och trehjuliga fordon, fyrhjuliga och utbytbara dragen utrustning, som omfattas av förordning (EU) nr 167/2013, förordning (EU) nr 168/2013 eller förordning (EU) 2018/858.
 - (e) Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som släpptes ut på marknaden, registrerades eller togs i bruk före den

[*Publikationsbyrån: för in datum – den dag då denna förordning börjar tillämpas*].

- (f) Enskilda godkännanden, för framförande på allmän väg, av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, som beviljats i enlighet med nationell lagstiftning, och av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som uppfyller kraven i den nationella lagstiftningen.
- (g) Godkännanden, för framförande på allmän väg, av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som tillverkas i små serier, som beviljats i enlighet med nationell lagstiftning, och av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som uppfyller kraven i den nationella lagstiftningen.

Vad gäller mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som tillverkas i små serier får tillverkaren välja att antingen ansöka om EU-typgodkännande eller att följa den tillämpliga nationella lagstiftning som avses i första stycket g.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *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.
- (2) *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.
- (3) *mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som tillverkas i små serier*: nationellt typgodkännande av en typ av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, av vilka det antal enheter som tillhandahålls på marknaden, registreras eller tas i bruk per år och i varje medlemsstat inte får överstiga 50 av den typen.
- (4) *system*: sammansättning av anordningar som är kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg och som omfattas av de tekniska kraven.
- (5) *komponent*: anordning som är avsedd att utgöra en del av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg och som kan typgodkännas oberoende av den maskinen.
- (6) *separat teknisk enhet*: anordning som är avsedd att utgöra en del av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg och som kan typgodkännas separat.

- (7) *EU-typgodkännande*: intygande av en godkännandemyndighet att en typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg uppfyller de tillämpliga bestämmelserna i denna förordning.
- (8) *marknadskontrollmyndighet*: myndighet i en medlemsstat som ansvarar för att genomföra marknadskontroll på den medlemsstatens territorium.
- (9) *godkännandemyndighet*: myndighet i en medlemsstat, anmäld till kommissionen av den medlemsstaten, som har behörighet att handlägga samtliga led i förfarandet för typgodkännande av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla eller avslå godkännandeintyg, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utnämna de tekniska tjänsterna och säkerställa att tillverkaren fullgör sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse.
- (10) *nationell myndighet*: godkännandemyndighet eller annan myndighet som arbetar med och ansvarar för marknadskontroll, gränskontroll eller registrering i en medlemsstat med avseende på mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.
- (11) *teknisk tjänst*: 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; godkännandemyndigheten kan även själv utöva dessa funktioner.
- (12) *tillverkare*: fysisk eller juridisk person som tillverkar eller som låter konstruera eller tillverka mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och saluför dessa maskiner, i eget namn eller under eget varumärke.
- (13) *tillverkarens ombud för marknadskontroll*: fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som är vederbörligen utnämnd av tillverkaren att utföra de uppgifter som anges i artikel 8.
- (14) *importör*: fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som på marknaden släpper ut en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som tillverkats i ett tredjeland.
- (15) *distributör*: återförsäljare eller någon annan fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, förutom tillverkaren eller importören, som tillhandahåller en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
- (16) *ekonomisk aktör*: tillverkaren, tillverkarens ombud för marknadskontroll, importören eller distributören.
- (17) *utsläppande på marknaden*: det första tillhandahållandet på unionsmarknaden av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
- (18) *tillhandahållande på marknaden*: leverans av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg för distribution eller användning på unionsmarknaden i samband med kommersiell verksamhet, mot betalning eller kostnadsfritt.
- (19) *ibruktagande*: första användningen för avsett ändamål i unionen av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
- (20) *registrering*: administrativt tillstånd för ibruktagande, även för vägtrafik, av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg innefattande

identifiering av fordonet och tilldelning av ett serienummer, som kallas registreringsnummer, oavsett om tillståndet är permanent eller tillfälligt.

- (21) *EU-typgodkännandeintyg*: handling utfärdad av godkännandemyndigheten som intygar att en typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg är typgodkänd i enlighet med denna förordning.
- (22) *intyg om överensstämmelse*: handling utfärdad av tillverkaren som intygar att den tillverkade mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg överensstämmer med den godkända typen av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
- (23) *typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg*: viss kategori eller klass av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg, inklusive varianter och versioner av varianter av en sådan maskin, som åtminstone har följande väsentliga aspekter gemensamt:
- (a) Kategori eller klass.
 - (b) Tillverkare.
 - (c) Tillverkarens typbeteckning.
 - (d) Väsentliga konstruktions- och formgivningsegenskaper.
 - (e) Bjälkchassi/chassi med sidobalkar/midjchassi (uppenbara och grundläggande skillnader).
 - (f) Axlar (antal) eller band (antal).
 - (g) För etappbyggda mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg: tillverkare av och typ för den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg i föregående etapp.
- (24) *variant*: mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg av samma typ som åtminstone inte skiljer sig åt i följande avseenden:
- (a) Typ av kaross eller typ av karosseri.
 - (b) Färdigställandegrad.
 - (c) Motor (förbränningsmotor/hybridmotor/elmotor/elhybridmotor).
 - (d) Funktionssätt.
 - (e) Cylindrarnas antal och arrangemang.
 - (f) Effektskillnad på högst 30 % (högsta effekten 1,3 gånger högre än lägsta effekten).
 - (g) Slagvolymsskillnad på högst 20 % (högsta värdet 1,2 gånger högre än det lägsta värdet).
 - (h) Drivaxlar (antal, placering, koppling till varandra).
 - (i) Styraxlar (antal och placering).
 - (j) Högsta lastade vikt som inte varierar med mer än 10 %.
 - (k) Kraftöverföring (typ).
 - (l) Överrullningsskydd.
 - (m) Bromsade axlar (antal).

- (25) *version av en variant*: fordon som består av en kombination av objekt som visas i informationsmaterialet.
- (26) *tekniska krav*: de tekniska krav som förtecknas i artikel 15.
- (27) *informationsmaterial*: det informationsmaterial som avses i artikel 19.4.
- (28) *innehavare av EU-typgodkännande*: fysisk eller juridisk person som ansökt om EU-typgodkännande och till vilken ett EU-typgodkännandeintyg har utfärdats.
- (29) *mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som utgör en allvarlig risk*: mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som, på grundval av en lämplig riskbedömning som beaktar riskkällans karaktär och sannolikheten att en riskfylld situation inträffar, utgör en allvarlig risk i förhållande till de aspekter som omfattas av denna förordning.
- (30) *återkallelse*: åtgärd för återtagande av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som redan tillhandahållits slutanvändaren.
- (31) *tillbakadragande*: åtgärd för att förhindra att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg i leveranskedjan tillhandahålls på marknaden.

KAPITEL II

SKYLDIGHETER

Artikel 4

Medlemsstaternas skyldigheter

1. Medlemsstaterna ska inrätta eller utnämna de myndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden och marknads kontroll i enlighet med denna förordning. Medlemsstaterna ska anmäla inrättandet och tillsättandet av dessa myndigheter till kommissionen.
2. Anmälan av godkännande- och marknads kontrollmyndigheterna ska innehålla myndighetens namn, adress, inklusive elektronisk adress, samt ansvarsområde. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning och uppgifter om godkännandemyndigheterna på sin webbplats.
3. Medlemsstaterna får endast tillåta tillhandahållande på marknaden, registrering, ibruktagande eller framförande på allmän väg av sådana mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som uppfyller kraven i denna förordning.
4. Medlemsstaterna får inte, vad gäller de aspekter som omfattas av denna förordning, förbjuda, begränsa eller hindra tillhandahållande på marknaden, registrering, ibruktagande eller framförande på allmän väg av sådana mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som uppfyller kraven i denna förordning.
5. Genom undantag från punkt 4 får medlemsstaterna begränsa eller förbjuda framförande på allmän väg av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg om
 - (a) maskinerna på grund av för stora mått inte har tillräcklig manöverduglighet på allmänna vägar, eller

- (b) maskinerna på grund av för hög vikt kan skada ytan på allmänna vägar eller annan väginfrastruktur.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 47 för att komplettera denna förordning med avseende på fastställande av tröskelvärden, inbegripet för maskinernas högsta lastade vikt på väg, över vilka mått och vikter hos mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg anses vara för stora eller höga i den mening som avses i första stycket leden a och b. I dessa delegerade akter får de berörda kategorierna eller klasserna för maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg fastställas.

6. Medlemsstaterna ska organisera och utföra marknadskontroll och kontroller av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som släpps ut på marknaden i enlighet med kapitlen IV, V och VII i förordning (EU) 2019/1020.

Artikel 5

Godkännandemyndigheternas skyldigheter

1. Godkännandemyndigheterna ska säkerställa att tillverkare som ansöker om EU-typgodkännande fullgör sina skyldigheter enligt denna förordning.
2. Godkännandemyndigheterna ska godkänna endast sådana mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som uppfyller kraven i denna förordning.
3. Godkännandemyndigheterna ska utföra sina åligganden enligt denna förordning oberoende och opartiskt. De ska samarbeta med varandra på ett effektivt och ändamålsenligt sätt och ska dela med sig av upplysningar som är relevanta för deras uppdrag och verksamhet.

Artikel 6

Tillverkarnas allmänna skyldigheter

1. Tillverkarna ska 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.
2. Tillverkarna ska säkerställa att en EU-typgodkänd mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de släpper ut på marknaden är försedd med den obligatoriska skylt och märkning som krävs enligt denna förordning, att intyget om överensstämmelse åtföljer maskinen och att dokument, information och instruktioner för användaren har upprättats i enlighet med kraven i denna förordning.
3. För frågor som gäller marknadskontroll ska tillverkare som är etablerade utanför unionen utse ett gemensamt ombud som är etablerat i unionen, som kan vara samma ombud som avses i artikel 17 eller ytterligare ett ombud. Tillverkarens ombud för marknadskontroll ska utföra de uppgifter som anges i fullmakten, i enlighet med artikel 8.
4. Tillverkarna ska ange namn, registrerat firmanamn eller registrerat varumärke samt postadress och e-postadress där de kan kontaktas, på den mobila maskinen som inte är

avsedd att användas för transporter på väg eller, om detta inte är möjligt, på förpackningen eller i ett medföljande dokument. Den angivna adressen ska ange en enda kontaktpunkt där tillverkaren kan kontaktas. Kontaktuppgifterna ska anges på ett språk som lätt kan förstås av slutanvändarna och marknadskontrollmyndigheterna.

5. Tillverkarna ska inför godkännandemyndigheten ansvara för samtliga delar av godkännandeförfarandet och för produktionsöverensstämmelsen, oberoende av om de är direkt engagerade i samtliga etapper av tillverkningen av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
6. Tillverkarna ska säkerställa att det finns förfaranden som säkerställer att serietillverkningen fortsätter att överensstämma med den godkända typen. Ändringar av en konstruktion eller egenskaper hos en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg och ändringar i de krav som maskinen intygas överensstämma med ska beaktas i enlighet med kapitel V.
7. Tillverkarna ska, så länge de har ansvar för en EU-typgodkänd mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som ska tillhandahållas på marknaden, säkerställa att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar maskinens överensstämmelse med kraven i denna förordning.

Artikel 7

Tillverkarnas särskilda skyldigheter

1. Tillverkare som har tillräckliga skäl att tro att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de har tillhandahållit på marknaden inte överensstämmer med kraven i denna förordning ska omedelbart vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att få den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg att överensstämma med kraven eller, om så är lämpligt, dra tillbaka eller återkalla den.

Tillverkaren ska omgående informera den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet och lämna uppgifter om den bristande överensstämmelsen och alla åtgärder som vidtagits.

2. Tillverkare som har tillräckliga skäl att tro att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de har tillhandahållit på marknaden utgör en allvarlig risk ska omedelbart underrätta godkännande- och marknadskontrollmyndigheterna i de medlemsstater där den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg tillhandahölls, och lämna uppgifter om den bristande överensstämmelsen och eventuella korrigerande åtgärder som vidtagits.
3. Tillverkarna ska hålla informationsmaterialet och en kopia av intygen om överensstämmelse tillgängliga för godkännandemyndigheten under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
4. Tillverkarna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet tillhandahålla denna myndighet, via godkännandemyndigheten, en kopia av EU-typgodkännandeintyget översatt till ett språk som lätt kan förstås av den myndigheten.

Tillverkarna ska samarbeta med den nationella myndigheten om eventuella åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) 2019/1020 för att undanröja

riskerna med deras mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som har släppts ut på marknaden, registrerats eller tagits i bruk.

5. Tillverkarna ska granska alla klagomål de mottar om risker, misstänkta tillbud eller bristande överensstämmelse i fråga om de mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som de har släppt ut på marknaden.

Vid motiverade klagomål ska tillverkarna informera sina distributörer och importörer om detta.

Tillverkarna ska dokumentera sådana klagomål som avses i första stycket, och för varje klagomål notera en beskrivning av problemet och de närmare uppgifter som krävs för att exakt identifiera den berörda typen av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.

Artikel 8

Tillverkarombudens skyldigheter i fråga om marknadskontroll

Tillverkarens ombud för marknadskontroll ska utföra de uppgifter som anges i fullmakten från tillverkaren. Den fullmakten ska ge ombudet befogenhet att

- (a) få tillgång till det underlag som avses i artikel 18 och intygen om överensstämmelse,
- (b) på motiverad begäran av en godkännandemyndighet ge den myndigheten all information och dokumentation som krävs för att visa att tillverkningen av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg överensstämmer med kraven,
- (c) på begäran av godkännande- eller marknadskontrollmyndigheterna samarbeta med dem om eventuella åtgärder som vidtas för att undanröja allvarliga risker med de mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som omfattas av fullmakten.

Artikel 9

Importörernas allmänna skyldigheter

1. Importörerna ska 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 överensstämmer med den typen.
2. Importörerna ska säkerställa att en EU-typgodkänd mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de släpper ut på marknaden är försedd med den obligatoriska skylt och märkning som krävs enligt denna förordning, att intyget om överensstämmelse åtföljer maskinen, att dokument, information och instruktioner för användaren har upprättats i enlighet med kraven i denna förordning och att skyldigheterna i artikel 6.3 och 6.4 i tillämpliga fall är fullgjorda.
3. Importörerna ska ange namn, registrerat firmanamn eller registrerat varumärke samt postadress och e-postadress där de kan kontaktas, på den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg eller, om detta inte är möjligt, på förpackningen eller i ett medföljande dokument. Den angivna adressen ska ange en enda kontaktpunkt där tillverkaren kan kontaktas. Kontaktoppgifterna ska anges på ett språk som lätt kan förstås av slutanvändarna och marknadskontrollmyndigheterna.

4. Importörerna ska, så länge de har ansvar för en EU-typgodkänd mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som ska tillhandahållas på marknaden, säkerställa att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar maskinens överensstämmelse med de tillämpliga kraven i denna förordning.

Artikel 10

Importörernas särskilda skyldigheter

1. Importörer får inte tillhandahålla på marknaden mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som inte överensstämmer med kraven i denna förordning förrän maskinen överensstämmer med kraven.
2. Importörer som har tillräckliga skäl att tro att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de har tillhandahållit på marknaden inte överensstämmer med kraven i denna förordning ska omedelbart vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att få den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg att överensstämma med kraven eller, om så är lämpligt, dra tillbaka eller återkalla den.
3. Importörer som har tillräckliga skäl att tro att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de har tillhandahållit på marknaden utgör en allvarlig risk ska omedelbart underrätta tillverkaren samt godkännande- och marknadskontrollmyndigheterna i de medlemsstater där de har släppt ut maskinen på marknaden eller tagit den i bruk.

Importören ska också underrätta dem om eventuella åtgärder som vidtagits och lämna uppgifter om den allvarliga risken och eventuella korrigerande åtgärder som tillverkaren vidtagit.
4. Importörerna ska, under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg, hålla en kopia av intyget om överensstämmelse tillgänglig för godkännande- och marknadskontrollmyndigheterna och säkerställa att dessa myndigheter på begäran kan få tillgång till informationsmaterialet.
5. Importörerna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet ge den all information och dokumentation som behövs för att visa att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg överensstämmer med kraven, på ett språk som lätt kan förstås av den myndigheten. Importörerna ska på myndighetens begäran samarbeta med denna om eventuella åtgärder som vidtas för att undanröja riskerna med en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de har släppt ut på marknaden.
6. Importörerna ska dokumentera klagomål och återkallelser avseende mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som de har släppt ut på marknaden och ska hålla sina distributörer underrättade om dessa klagomål och återkallelser.

Artikel 11

Distributörernas allmänna skyldigheter

1. När distributörerna tillhandahåller en EU-typgodkänd mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg på marknaden ska de iaktta vederbörlig omsorg med avseende på kraven i denna förordning.
2. Innan distributörerna tillhandahåller en EU-typgodkänd mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg på marknaden ska de kontrollera att följande villkor är uppfyllda:
 - (a) Att den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg är försedd med den obligatoriska skylt och märkning som krävs enligt denna förordning.
 - (b) Att intyget om överensstämmelse åtföljer maskinen.
 - (c) Att dokument, information och instruktioner för användaren har upprättats i enlighet med kraven i denna förordning.
 - (d) Att skyldigheterna i artikel 6.3 och 6.4 samt i artikel 9.3 i tillämpliga fall är fullgjorda.
3. Distributörerna ska, så länge de har ansvar för en EU-typgodkänd mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg, säkerställa att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar maskinens överensstämmelse med kraven i denna förordning.

Artikel 12

Distributörernas särskilda skyldigheter

1. Distributörer som har tillräckliga skäl att tro att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg inte överensstämmer med kraven i denna förordning ska informera tillverkaren, importören och den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet om detta, och får inte tillhandahålla maskinen på marknaden förrän den överensstämmer med kraven.
2. Distributörer som har tillräckliga skäl att tro att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de har tillhandahållit på marknaden inte överensstämmer med kraven i denna förordning ska informera tillverkaren, importören och den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet.
3. Distributörer som har tillräckliga skäl att tro att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de har tillhandahållit på marknaden utgör en allvarlig risk ska omedelbart underrätta tillverkaren, importören samt godkännande- och marknadskontrollmyndigheterna i de medlemsstater där de har tillhandahållit maskinen.

Distributören ska också underrätta dem om eventuella åtgärder som vidtagits samt lämna uppgifter om i synnerhet den allvarliga risken och de korrigerande åtgärder som tillverkaren vidtagit.
4. Distributörerna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet säkerställa att tillverkaren ger myndigheten den information som anges i artikel 7.4 eller att importören ger den nationella myndigheten den information som anges i artikel 10.4. Distributörerna ska på myndighetens begäran samarbeta med denna om eventuella åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) 2019/1020 för att undanröja riskerna med en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som de har tillhandahållit på marknaden.

5. Distributörerna ska omedelbart underrätta den berörda tillverkaren om alla klagomål som de har mottagit om risker, misstänkta tillbud samt bristande överensstämmelse i fråga om de mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som de har tillhandahållit på marknaden.

Artikel 13

Fall där tillverkarens skyldigheter är tillämpliga på importörer och distributörer

En importör eller en distributör ska vid tillämpningen av denna förordning anses vara tillverkare och ha samma skyldigheter som tillverkaren har i något av följande fall:

- (a) När importören eller distributören tillhandahåller en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg på marknaden, registrerar maskinen eller ansvarar för dess ibrukttagande i eget namn eller under eget varumärke.
- (b) När importören eller distributören ändrar denna maskin på ett sådant sätt att överensstämmelsen med de tillämpliga kraven kan påverkas.

Artikel 14

Identifikation av ekonomiska aktörer

Ekonomiska aktörer ska på begäran och under en period på tio år efter det att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg har släppts ut på marknaden identifiera följande för godkännande- och marknadskontrollmyndigheterna:

- (a) Alla ekonomiska aktörer som har levererat en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg till dem.
- (b) Alla ekonomiska aktörer som de har levererat en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg till.

Artikel 15

Tekniska krav för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg

1. Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg 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.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 47 med avseende på närmare bestämmelser om de krav som anges i punkt 1 för följande aspekter:
 - (a) Fordonets strukturella hållfasthet.
 - (b) Högsta konstruktiva hastighet, varvtalsregulator, fartbegränsningsanordningar och hastighetsmätare.
 - (c) Bromsar.
 - (d) Styrning.

- (e) Siktfält.
- (f) Vindrutetorkare.
- (g) Glasrutor och installation av dessa.
- (h) Anordningar för indirekt sikt.
- (i) Belysning och installationer av belysning.
- (j) Fordonets yttre och tillbehör på väg, inklusive arbetsutrustning och vridbar struktur.
- (k) Ljudsignalanordningar och installation av dessa.
- (l) Uppvärmningssystem, avfrostning och avimning.
- (m) Utrymmen för registreringsskylt.
- (n) Obligatorisk skylt och märkning.
- (o) Mått.
- (p) Vikter, inklusive högsta lastade vikt på väg.
- (q) Bränsletankar.
- (r) Däck.
- (s) Backväxel.
- (t) Band.
- (u) Mekaniska kopplingsanordningar.
- (v) Förarens och passagerarnas sittplatser och fasthållningsanordningar.
- (w) Förarhandbok för användning på väg.
- (x) Reglage för användning på väg.
- (y) Information, varningar och märkningar för användning på väg.

I de delegerade akter som avses i första stycket får närmare bestämmelser fastställas för eventuella andra aspekter, om detta är nödvändigt på grund av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och för att säkerställa överensstämmelse med punkt 1.

De delegerade akter som avses i första stycket ska också i lämpliga fall innehålla närmare bestämmelser om följande:

- (a) Provningsförfaranden som valts ut bland dem som förtecknas i artikel 21.3.
- (b) Provningsmetoder.
- (c) Gränsvärden eller parametrar, i förhållande till de aspekter som förtecknas i första stycket.
- (d) Beskrivning av utrustning eller delar som mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg ska vara utrustade med.
- (e) Särskilda egenskaper hos mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

De delegerade akter som avses i första stycket ska specificera de klasser eller kategorier som berörs av de närmare bestämmelserna och får innehålla olika närmare

bestämmelser för olika klasser eller kategorier av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

Artikel 16

Tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg

1. Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg får inte tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk om de inte är i överensstämmelse med denna förordning.
2. Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg ska endast vara i överensstämmelse med denna förordning om de skyldigheter som fastställs i denna förordning avseende dessa maskiner är fullgjorda.

KAPITEL III

FÖRFARANDE FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 17

Ansökan om EU-typgodkännande

1. En fysisk eller juridisk person får lämna in en ansökan om EU-typgodkännande i vilken medlemsstat som helst.
Ansökan om EU-godkännande ska lämnas in till en godkännandemyndighet.
Om den som ansöker om EU-typgodkännande är etablerad utanför unionen ska denne utse ett enda ombud som är etablerat inom unionen som ska företräda sökanden inför godkännandemyndigheten.
2. EU-typgodkännandet ska bestå i att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg godkänns i sin helhet genom ett enda förfarande.
3. Endast en ansökan om EU-typgodkännande ska lämnas in i endast en medlemsstat och till endast en godkännandemyndighet i den medlemsstaten för en viss typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
4. En separat ansökan om EU-typgodkännande ska lämnas in för varje typ som ska godkännas.

Artikel 18

Underlag

1. Den som ansöker om EU-typgodkännande ska förse godkännandemyndigheten med ett underlag när ansökan lämnas in i enlighet med artikel 17.1.
2. Underlaget ska omfatta följande:
 - (a) Ett informationsdokument.
 - (b) Alla uppgifter, ritningar, fotografier och andra relevanta upplysningar.

- (c) Den EU-försäkran om överensstämmelse som föreskrivs i tillämplig unionslagstiftning där villkoren för saluföring av produkter harmoniseras.
 - (d) Alla uppgifter som godkännandemyndigheten begär i samband med ansökningsförfarandet.
3. Underlaget ska lämnas på papper eller i ett elektronisk format som godtas av den tekniska tjänsten och godkännandemyndigheten.
 4. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa mallar för informationsdokumentet och underlaget. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2.

KAPITEL IV

GENOMFÖRANDE AV FÖRFARANEN FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 19

Allmänna bestämmelser om genomförande av förfaranden för EU-typgodkännande

1. Godkännandemyndigheterna ska endast bevilja ett EU-typgodkännande för varje typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
 2. Godkännandemyndigheterna ska kontrollera följande:
 - (a) De förfaranden för produktionsöverensstämmelse som avses i artikel 22.
 - (b) Överensstämmelsen med de tillämpliga tekniska kraven för typen av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
- Om en godkännandemyndighet konstaterar att en typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg, trots att den uppfyller de relevanta tekniska kraven, utgör en allvarlig risk, får den avslå EU-typgodkännande. Den ska då omedelbart underrätta övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen om detta med en utförlig sammanställning av vilka skäl som ligger till grund för beslutet tillsammans med styrkande uppgifter.
3. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater när den har avslagit eller återkallat ett EU-typgodkännande, tillsammans med skälen för beslutet, via ett gemensamt säkert system för elektronisk kommunikation.
 4. Godkännandemyndigheten ska sammanställa ett informationsmaterial som innehåller följande:
 - (a) Underlaget åtföljt av provningsrapporter och alla andra handlingar som den tekniska tjänsten eller godkännandemyndigheten fogat till underlaget under sin tjänsteutövning.
 - (b) Ett index där informationsmaterialets innehåll redovisas, uppställt enligt ett lämpligt numrerings- eller märkningssystem som gör det möjligt att lätt hitta varje sida och se de olika dokumentens format, så att det blir en förteckning över de olika stadierna i förfarandet för EU-typgodkännande, i synnerhet datum för revideringar och uppdatering. Godkännandemyndigheten ska hålla den

information som finns i informationsmaterialet tillgänglig under en period av tio år efter det att giltighetstiden för det berörda godkännandet löpt ut.

5. Kommissionen har rätt att få tillgång till det gemensamma säkra systemet för elektronisk kommunikation som avses i punkt 3 och i artiklarna 20.3, 25.3 och 26.5. Kommissionen får 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. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2.

Artikel 20

EU-typgodkännandeintyg

1. När ett EU-typgodkännande beviljas ska godkännandemyndigheten utfärda ett EU-typgodkännandeintyg till den som ansökt om EU-typgodkännandet.
EU-typgodkännandeintyget ska vara giltigt så länge EU-typgodkännandet är giltigt.
EU-typgodkännandeintyget ska ändras av godkännandemyndigheten när det relevanta EU-typgodkännandet ändras.
2. EU-typgodkännandeintyget ska innehålla följande bilagor:
 - (a) Informationsmaterialet.
 - (b) Formuläret med provningsresultaten.
 - (c) Namn och exempel på namnteckning för den person som har befogenhet att underteckna intyg om överensstämmelse samt uppgift om dennes befattning i företaget.
 - (d) Ett ifyllt exemplar av intyget om överensstämmelse.
3. EU-typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med ett harmoniserat system som fastställts av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2. Godkännandemyndigheten ska inom en månad från utfärdandet av EU-typgodkännandeintyget sända godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater en kopia av EU-typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, för de mobila maskinerna som inte är avsedda att användas för transporter på väg, via ett gemensamt säkert system för elektronisk kommunikation.
4. EU-typgodkännandeintyget ska utfärdas på grundval av den mall som kommissionen fastställt genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2. För varje typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg ska godkännandemyndigheten
 - (a) fylla i alla tillämpliga delar av EU-typgodkännandeintyget, inklusive det bifogade formuläret med provningsresultat,
 - (b) sammanställa indexet till informationsmaterialet,
 - (c) utan dröjsmål utfärda det ifyllda intyget med bilagor till den som ansöker om EU-typgodkännande.

5. Kommissionen ska fastställa mallen för formuläret med provningsresultat som avses i punkt 2 b genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2.
6. När det gäller ett EU-typgodkännande för vilket det i enlighet med artikel 29 har införts begränsningar av giltigheten ska dessa begränsningar anges i EU-typgodkännandeintyget.
7. Godkännandemyndigheten ska fastställa en förteckning över tillämpliga krav eller akter och foga den förteckningen till EU-typgodkännandeintyget. Kommissionen ska fastställa mallen för denna förteckning genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2.

Artikel 21

Visande av överensstämmelse med kraven för EU-typgodkännande

1. För beviljande av EU-typgodkännande ska överensstämmelse med kraven i denna förordning visas, särskilt de tillämpliga tekniska kraven.
2. Den som ansöker om EU-typgodkännande ska visa att de tillämpliga tekniska kraven är uppfyllda genom att upprätta teknisk dokumentation.
3. Den tekniska dokumentation som avses i punkt 2 ska, om provningar krävs enligt de delegerade akter som antas enligt denna förordning, innehålla relevanta provningsrapporter från följande provningsförfaranden:
 - (a) Provning utförd av tillverkaren.
 - (b) Provning utförd av en teknisk tjänst som utnämnts att utföra sådan verksamhet eller av tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänst som avses i artikel 40.
 - (c) Provning utförd av tillverkaren under övervakning av en teknisk tjänst som utnämnts att utföra sådan verksamhet, som är en annan än den ackrediterade interna tekniska tjänst som avses i artikel 40.
4. För EU-typgodkännande av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg ska komponenter eller separata tekniska enheter som är typgodkända i enlighet med förfarandena och kraven i förordning (EU) nr 167/2013 eller förordning (EU) 2018/858 godtas om de är korrekt monterade och integrerade i de mobila maskinerna som inte är avsedda att användas för transporter på väg och inte påverkar maskinernas överensstämmelse med de tillämpliga tekniska kraven.
5. Formatet för de provningsrapporter som avses i punkt 3 ska uppfylla de allmänna krav som kommissionen fastställt genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2.
6. Den som ansöker om EU-typgodkännande ska ge godkännandemyndigheten tillgång till det antal mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som krävs enligt de relevanta delegerade akter som antas i enlighet med denna förordning för utförandet av de provningar som krävs enligt dessa delegerade akter.

Nödvändiga provningar ska utföras på mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som är representativa för den typ som ska godkännas.

Den som ansöker om EU-typgodkännande får dock efter överenskommelse med godkännandemyndigheten välja en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som inte är representativ för den typen, men som kombinerar några av de mest ofördelaktiga egenskaperna vad avser den nödvändiga prestandanivån. Virtuella provningsmetoder kan användas till stöd för beslutsfattandet under urvalsprocessen.

7. På sökandens begäran får virtuella provningsmetoder användas som alternativ till de provningsförfaranden som avses i punkt 3 om godkännandemyndigheten medger det, med avseende på de krav som fastställs i de delegerade akter som antas enligt punkt 9.
8. Virtuella provningsmetoder ska uppfylla de villkor som anges i de delegerade akter som antas enligt punkt 9.
9. För att säkerställa att de resultat som erhålls genom virtuell provning är lika meningsfulla som de som erhålls genom fysisk provning ges kommissionen befogenhet att i enlighet med artikel 47 anta delegerade akter där det fastställs krav vars överensstämmelse kan kontrolleras genom virtuell provning och villkor enligt vilka den virtuella provningen ska utföras.

Artikel 22

Förfaranden för produktionsöverensstämmelse

1. En godkännandemyndighet som beviljar ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder för att, om det är nödvändigt i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, kontrollera att tillräckliga förfaranden har införts för att säkerställa att mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i produktion överensstämmer med den godkända typen och de dokumenterade kontrollplanerna, enligt överenskommelse med innehavaren av EU-typgodkännandet för varje godkännande.
2. Godkännandemyndigheten ska kontrollera att innehavaren av EU-typgodkännandet har utfärdat ett tillräckligt antal provexemplar av intyg om överensstämmelse i enlighet med artikel 27 och att innehavaren av EU-typgodkännandet har infört lämpliga förfaranden för att säkerställa att uppgifterna i dessa intyg om överensstämmelse är korrekta.
3. En godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder i samband med detta godkännande för att kontrollera, om det är nödvändigt i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att de förfaranden som avses i punkterna 1 och 2 även fortsättningsvis är lämpliga så att mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i produktion även fortsättningsvis kommer att överensstämma med den godkända typen och att intyg om överensstämmelse även fortsättningsvis uppfyller kraven i artikel 27.
4. Den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet får utföra de kontroller eller provningar som krävs för EU-typgodkännandet på stickprov som tagits i lokaler som tillhör innehavaren av EU-typgodkännandet, inklusive produktionsanläggningar.
5. När en godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande konstaterar att de förfaranden som avses i punkterna 1 och 2 inte tillämpas, att de avviker i väsentlig grad från överenskomna förfaranden och kontrollplaner eller inte längre anses

lämpliga, trots att tillverkningen fortsätter, ska den antingen vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att förfarandena för produktionsöverensstämmelse följs korrekt eller återkalla EU-typgodkännandet.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 47 med avseende på närmare bestämmelser om produktionsöverensstämmelse.

KAPITEL V

ÄNDRINGAR AV EU-TYPGODKÄNNANDET

Artikel 23

Allmänna bestämmelser

1. Innehavaren av ett EU-typgodkännande ska utan dröjsmål underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet om varje ändring av uppgifterna i informationsmaterialet.
2. Den godkännandemyndigheten ska besluta vilket av de förfaranden som fastställs i artikel 24 som ska tillämpas.
3. Vid behov får godkännandemyndigheten efter samråd med innehavaren av EU-typgodkännandet besluta att en ändring av EU-typgodkännandet måste beviljas.
4. Innehavaren av det EU-typgodkännande som ska ändras ska lämna in en ansökan om ändring av EU-typgodkännandet till den godkännandemyndighet som beviljade det EU-typgodkännande som ska ändras.
5. Om godkännandemyndigheten konstaterar att en ändring av ett EU-typgodkännande kräver att inspektioner eller provningar görs om, ska den underrätta innehavaren av det EU-typgodkännande som ska ändras om detta.

De förfaranden som avses i artikel 24 ska tillämpas endast om godkännandemyndigheten, med utgångspunkt i de inspektionerna eller provningarna, konstaterar att kraven för EU-typgodkännande fortfarande är uppfyllda.

Artikel 24

Ändringar av EU-typgodkännandet

1. Om godkännandemyndigheten verifierar att uppgifterna i informationsmaterialet har ändrats ska godkännandemyndigheten bevilja en ändring av EU-typgodkännandet för vilket ansökan lämnades in i enlighet med artikel 23.
2. Godkännandemyndigheten ska beteckna ändringen som en revidering om det inte krävs att inspektioner eller provningar görs om.

Godkännandemyndigheten ska då i nödvändig utsträckning utfärda reviderade blad till informationsmaterialet och på varje reviderat blad tydligt markera vilket slag av ändring det gäller och vilken dag det nya bladet utfärdats. En konsoliderad, uppdaterad version av informationsmaterialet tillsammans med en detaljerad beskrivning av ändringarna ska anses uppfylla det kravet.

3. Godkännandemyndigheten ska beteckna ändringen som en utökning om något av följande är tillämpligt:
 - (a) Ytterligare inspektioner eller provningar krävs.
 - (b) Uppgifter i EU-typgodkännandeintyget, med undantag för bilagorna, har ändrats.
 - (c) Nya krav enligt delegerade akter som antas i enlighet med denna förordning blir tillämpliga på de typgodkända mobila maskinerna som inte är avsedda att användas för transporter på väg.
4. Varje gång ändrade blad till informationsmaterialet eller en konsoliderad, uppdaterad version av informationsmaterialet utfärdas ska även index till informationsmaterialet, som bifogas typgodkännandeintyget, ändras så att datum för den senaste utökningen eller revideringen eller datum för den senaste konsolideringen av den uppdaterade versionen framgår.
5. Det krävs ingen ändring av EU-typgodkännandet för en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg om de nya krav som avses i punkt 3 c i tekniskt hänseende saknar betydelse för denna typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.

Artikel 25

Utfärdande och anmälan av ändringar

1. Vid revidering ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål utfärda de reviderade handlingarna eller den konsoliderade, uppdaterade versionen, beroende på vad som är tillämpligt, inklusive det reviderade indexet till informationsmaterialet till innehavaren av EU-typgodkännandet.
2. Vid utökning ska godkännandemyndigheten utfärda ett uppdaterat EU-typgodkännandeintyg med utökningsnummer i enlighet med det antal utökningar som redan beviljats. Skälet till utökningen och datum för det nya utfärdandet ska tydligt framgå av det uppdaterade EU-typgodkännandeintyget. Alla berörda avsnitt av intyget, dess bilagor och indexet till informationsmaterialet ska uppdateras.

Godkännandemyndigheten ska utfärda det uppdaterade intyget och dess bilagor till innehavaren av EU-typgodkännandet.
3. Godkännandemyndigheten ska anmäla alla ändringar av EU-typgodkännanden till de övriga medlemsstaternas godkännandemyndigheter via ett gemensamt säkert system för elektronisk kommunikation.

KAPITEL VI

EU-TYPGODKÄNNANDETS GILTIGHET

Artikel 26

Giltighetens upphörande

1. EU-typgodkännanden ska beviljas för en obegränsad giltighetstid.
2. Ett EU-typgodkännande ska upphöra att gälla i varje följande fall:
 - (a) Om tillverkningen av den EU-typgodkända mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg slutgiltigt och frivilligt har upphört.
 - (b) Om nya krav i en akt som är tillämplig på den EU-typgodkända mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg blir obligatoriska för tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och det inte går att uppdatera typgodkännandet i enlighet med kapitel V.
 - (c) Om EU-typgodkännandets giltighet löper ut på grund av en begränsning i enlighet med artikel 29.3.
 - (d) Om EU-typgodkännandet har återkallats i enlighet med artikel 22.5.

När det gäller första stycket b ska EU-typgodkännandet och det relevanta EU-typgodkännandeintyget dock upphöra att gälla 18 månader efter den dag då de nya krav som avses i första stycket b börjar tillämpas.

3. Om bara en variant av en typ eller en version av en variant berörs, ska EU-typgodkännandet av den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg i fråga bli ogiltigt bara för denna variant eller version.
4. Om tillverkningen av en viss typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg slutgiltigt upphör ska innehavaren av EU-typgodkännandet underrätta den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet för den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg om detta.
5. Inom en månad från det att den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet för den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg tar emot den underrättelse som avses i punkt 4 ska myndigheten underrätta godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater om detta via ett gemensamt säkert system för elektronisk kommunikation.
6. Om ett EU-typgodkännande för en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg snart kommer att upphöra att gälla ska innehavaren av EU-typgodkännandet, utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 4 och 5, underrätta den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet om detta.

Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska utan dröjsmål meddela alla relevanta uppgifter till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater via ett gemensamt säkert system för elektronisk kommunikation.

7. Det meddelande som avses i punkt 6 ska särskilt uppge tillverkningsdatum och fordonsidentifieringsnummer för den sist tillverkade mobila maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.

KAPITEL VII

INTYG OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH OBLIGATORISK SKYLT MED MÄRKNING

Artikel 27

Intyg om överensstämmelse

1. Tillverkaren ska tillhandahålla ett intyg om överensstämmelse som åtföljer varje mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som tillverkas i överensstämmelse med den EU-typgodkända mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
2. Intyget om överensstämmelse ska tillhandahållas kostnadsfritt till slutanvändaren tillsammans med den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg. Tillhandahållandet får inte förenas med villkor om en uttrycklig begäran eller lämnande av ytterligare upplysningar till innehavaren av EU-typgodkännandet.
3. Intyget om överensstämmelse får tillhandahållas antingen i pappersformat eller i elektroniskt format.

Om köparen vid tidpunkten för köpet av den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg begär intyget i pappersformat ska intyget tillhandahållas i pappersformat kostnadsfritt.
4. Under en period av tio år från tillverkningsdatumet för den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg ska tillverkaren på begäran från ägaren till den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg utfärda en kopia av intyget om överensstämmelse, mot en ersättning som inte får överskrida kostnaden för att utfärda intyget. Ordet ”kopia” ska synas tydligt på framsidan av kopian av intyget, på det språk som intyget om överensstämmelse har upprättats på.
5. Tillverkaren ska använda den mall för intyget om överensstämmelse som antagits av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2. Intyget om överensstämmelse ska utformas på ett sådant sätt att det inte går att förfalska. I detta syfte ska det i genomförandeakterna fastställas att det format som används för intyget ska skyddas genom ett antal säkerhetsåtgärder. Intyget om överensstämmelse ska upprättas på en medlemsstats officiella språk. En godkännandemyndighet får begära av tillverkaren att intyget om överensstämmelse översätts till myndighetens egna officiella språk.
6. Den person som är behörig att underteckna intyg om överensstämmelse ska ingå i tillverkarens organisation och ska vara vederbörligen befullmäktigad av ledningen att binda tillverkaren rättsligt när det gäller ansvar för utformningen och konstruktionen eller produktionens överensstämmelse för den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg.

7. Hela intyget om överensstämmelse ska fyllas i och får inte innehålla andra begränsningar för användningen av den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg än de som föreskrivs i denna förordning.
8. För mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som godkänts i enlighet med artikel 29.2 ska rubriken till intyget om överensstämmelse innehålla följande mening: ”För mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, typgodkännande enligt artikel 29.2 i [*Publikationsbyrån: för in denna förordnings fullständiga namn och datum – antagen akt*] (tillfälligt godkännande)”.
9. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får tillverkaren på elektronisk väg översända intyget om överensstämmelse till registreringsmyndigheten i valfri medlemsstat.

Artikel 28

Obligatorisk skylt med märkning för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg

1. Tillverkaren av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg ska anbringa en obligatorisk skylt med märkning på varje mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som tillverkats i överensstämmelse med den godkända typen.
2. Den obligatoriska skylten och märkningen ska överensstämma med den förlaga som fastställs av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den [*Publikationsbyrån: för in datum – 30 månader från och med den dag då denna förordning träder i kraft*].

KAPITEL VIII

NY TEKNIK ELLER NYA PRINCIPER

Artikel 29

Undantag för ny teknik eller nya principer

1. Den ansökan som avses i artikel 17 får lämnas in för en typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som införlivar ny teknik eller nya principer som är oförenlig eller oförenliga med de tillämpliga tekniska kraven.
2. Godkännandemyndigheten ska bevilja EU-typgodkännande för den mobila maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som avses i punkt 1 efter att ha bedömt att följande samtliga villkor är uppfyllda:
 - (a) I ansökan anges varför tekniken eller principerna i fråga är oförenliga med de tillämpliga tekniska kraven.
 - (b) I ansökan beskrivs konsekvenserna i förhållande till de berörda aspekterna av den nya tekniken och de åtgärder som vidtagits för att säkerställa en minst

likvärdig nivå av säkerhet i förhållande till de berörda aspekterna som uppnås av de krav från vilka undantag söks.

- (c) Beskrivningar och resultat av provningar utförda av en teknisk tjänst som utnämnts att utföra sådan verksamhet eller av tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänst som avses i artikel 38 visar att villkoret i led b är uppfyllt.

- 3. Beviljandet av ett sådant EU-typgodkännande som innebär undantag för ny teknik eller nya principer ska vara avhängigt av kommissionens tillstånd. Beviljande av eller avslag på tillstånd ska ges genom en genomförandeakt. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2.

I förekommande fall ska det i dessa genomförandeakter anges huruvida tillståndet är förenat med några begränsningar, inbegripet giltighetstid.

I samtliga fall ska EU-typgodkännandet vara giltigt i minst 36 månader.

- 4. I avvaktan på kommissionens beslut om tillstånd får godkännandemyndigheten utfärda ett tillfälligt EU-typgodkännande.

Ett sådant EU-typgodkännande ska dock enbart vara giltigt på den medlemsstatens territorium, avseende en typ av mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg som omfattas av det sökta undantaget, och i de medlemsstater där godkännandemyndigheten har godtagit detta godkännande i enlighet med punkt 5.

Den godkännandemyndighet som beviljade det tillfälliga EU-typgodkännandet ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och övriga medlemsstater genom en akt som innehåller de uppgifter som avses i punkt 2 om att alla villkor som avses i den punkten är uppfyllda.

Att det rör sig om ett tidsbegränsat EU-typgodkännande med geografiskt begränsad giltighet ska framgå av rubriken till typgodkännandeintyget och rubriken till intyget om överensstämmelse. Kommissionen får anta genomförandeakter för att tillhandahålla mallar för typgodkännandeintyg och intyg om överensstämmelse med avseende på tillämpningen av denna punkt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2.

- 5. En godkännandemyndighet, som är en annan än den myndighet som avses i punkt 4, får skriftligen godta det tillfälliga EU-typgodkännande som avses i punkt 4 så att giltigheten för det tillfälliga godkännandet förlängs på den medlemsstatens territorium.

- 6. Om kommissionen ger avslag på tillståndet ska godkännandemyndigheten omedelbart underrätta innehavaren av det tillfälliga typgodkännande som avses i punkt 3 om att det tillfälliga godkännandet kommer att upphävas sex månader efter den dag då den genomförandeakt som avses i punkt 3 börjar tillämpas.

Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg får dock släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk i den medlemsstat där godkännandemyndigheten beviljade godkännandet och i varje medlemsstat där godkännandemyndigheten har godtagit detta godkännande, om

- (a) maskinen tillverkades i överensstämmelse med det tillfälliga EU-typgodkännandet innan det upphörde att gälla,
- (b) maskinen är försedd med den obligatoriska skylt och märkning som krävs enligt denna förordning,
- (c) det tillfälliga intyget om överensstämmelse åtföljer maskinen, och

- (d) dokument, information och instruktioner för användaren har upprättats i enlighet med kraven i denna förordning.

Artikel 30

Efterföljande ändringar av delegerade akter och genomförandeakter

7. Om kommissionen ger tillstånd till beviljande av ett undantag enligt artikel 29 ska den omedelbart vidta nödvändiga åtgärder för att ändra de berörda delegerade akterna eller genomförandeakterna till den tekniska utvecklingen.
8. Så snart de berörda akterna har ändrats ska eventuella begränsningar enligt kommissionens beslut om tillstånd till undantag upphävas.
9. Om de åtgärder som är nödvändiga för att ändra de delegerade akterna eller genomförandeakterna inte har vidtagits får kommissionen, på begäran av den medlemsstat som beviljade godkännandet, genom ett genomförandebeslut som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2 ge medlemsstaten tillstånd att förlänga EU-typgodkännandet.

KAPITEL IX

SKYDDSKLAUSULER

Artikel 31

Nationell utvärdering av mobila maskiner som inte avsedda att användas för transporter på väg som misstänks utgöra en allvarlig risk eller inte vara i överensstämmelse med kraven

1. Om en medlemsstats marknadskontrollmyndigheter, på grundval av deras egen marknadskontrollverksamhet, eller på grundval av information från en godkännandemyndighet eller från en tillverkare eller på grundval av klagomål, har tillräckliga skäl att anta att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg utgör en allvarlig risk eller inte överensstämmer med kraven i denna förordning, ska de utvärdera den berörda mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg med avseende på de relevanta bestämmelserna i denna förordning.
2. De berörda ekonomiska aktörerna och de berörda godkännandemyndigheterna ska samarbeta fullt ut med marknadskontrollmyndigheterna.

Artikel 32

Nationella förfaranden för hantering av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som misstänks utgöra en allvarlig risk eller inte vara i överensstämmelse med kraven

1. Om en marknadskontrollmyndighet, efter att ha gjort en utvärdering enligt artikel 31, konstaterar att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg utgör en allvarlig risk, ska den utan dröjsmål ålägga den berörda ekonomiska aktören att utan dröjsmål vidta alla lämpliga korrigerande åtgärder för att säkerställa att den

berörda mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg inte längre utgör en sådan risk.

2. Om en marknadskontrollmyndighet, efter att ha gjort en utvärdering enligt artikel 31, konstaterar att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg inte överensstämmer med kraven i denna förordning och att den inte utgör en allvarlig risk enligt punkt 1, ska den myndigheten utan dröjsmål ålägga den berörda ekonomiska aktören att inom en rimlig tidsperiod vidta alla lämpliga korrigerande åtgärder för att få denna maskin att överensstämma med kraven. Denna tidsperiod ska stå i proportion till hur allvarlig den bristande överensstämmelsen är.
3. Ekonomiska aktörer ska i enlighet med de skyldigheter som fastställs i artiklarna 6–13 säkerställa att alla lämpliga korrigerande åtgärder vidtas i fråga om alla berörda mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som de har släppt ut på marknaden, registrerat eller tagit i bruk.
4. Om ekonomiska aktörer inte vidtar lämpliga korrigerande åtgärder inom den relevanta tidsperiod som avses i punkt 1 eller 2, eller om risken kräver snabba åtgärder, ska de nationella myndigheterna vidta alla lämpliga provisoriska begränsande åtgärder för att förbjuda eller begränsa tillhandahållande på marknaden, registrering, inklusive förbud mot framförande på allmän väg, eller ibruktagande av de berörda mobila maskinerna som inte är avsedda att användas för transporter på väg, på sin nationella marknad, dra tillbaka dem från den marknaden eller återkalla dem.
5. Artikel 18 i förordning (EU) 2019/1020 ska tillämpas på sådana begränsande åtgärder som avses i punkt 4.

Artikel 33

Korrigerande och begränsande åtgärder på unionsnivå

1. En marknadskontrollmyndighet som vidtar antingen korrigerande eller begränsande åtgärder i enlighet med artikel 32 ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de nationella myndigheterna i andra medlemsstater via det informations- och kommunikationssystem som avses i artikel 34.1 i förordning (EU) 2019/1020.

Den ska utan dröjsmål även informera den godkännandemyndighet som beviljade godkännandet om sina resultat. När det gäller maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som utgör en allvarlig risk ska korrigerande eller begränsande åtgärder också meddelas via det system för snabbt informationsutbyte (Rapex) som avses i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG³¹.

I den information som lämnas i enlighet med första och andra stycket ska alla tillgängliga uppgifter ingå, särskilt de uppgifter som krävs för att kunna identifiera den berörda mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg, den mobila maskinens ursprung, typen av påstådd bristande överensstämmelse och vilken risk som är aktuell, vilken typ av nationella korrigerande och begränsande åtgärder som vidtagits och deras varaktighet samt den berörda ekonomiska aktörens synpunkter, om sådana framförs.

³¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG av den 3 december 2001 om allmän produktsäkerhet (EGT L 11, 15.1.2002, s. 4).

2. Den medlemsstat som vidtar korrigerande eller begränsande åtgärder ska ange huruvida risken eller den bristande överensstämmelsen beror på
 - (a) att den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg inte uppfyller kraven i denna förordning, eller
 - (b) brister i de relevanta rättsakter som antagits enligt denna förordning.
3. Andra medlemsstater än den medlemsstat som vidtar korrigerande eller begränsande åtgärder ska inom en månad efter den underrättelse som avses i punkt 1 informera kommissionen och de andra medlemsstaterna eventuella korrigerande eller begränsande åtgärder som de har vidtagit och om eventuell information som de har tillgång till med avseende på risken eller den bristande överensstämmelsen i fråga om den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg samt eventuella invändningar mot den anmälda nationella åtgärden.
4. Om varken en annan medlemsstat eller kommissionen inom tre månader efter den underrättelse som avses i punkt 1 har invänt mot en underrättad nationell åtgärd, ska de övriga medlemsstaterna säkerställa att liknande korrigerande eller begränsande åtgärder utan dröjsmål vidtas inom deras territorier med avseende på den berörda mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
5. Om en annan medlemsstat eller kommissionen inom tre månader efter den underrättelse som avses i punkt 1 invänder mot en underrättad nationell åtgärd, eller om kommissionen anser att en underrättad nationell åtgärd strider mot unionsrätten, ska kommissionen utan dröjsmål samråda med de berörda medlemsstaterna och den eller de ekonomiska aktörerna i fråga.
6. På grundval av det samråd som avses i punkt 5 ska kommissionen anta genomförandeakter i syfte att besluta om harmoniserade korrigerande eller begränsande åtgärder på unionsnivå. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2.
7. Kommissionen ska omedelbart delge berörda ekonomiska aktörer det beslut som avses i punkt 6. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål verkställa åtgärderna i de akter som avses i punkt 6 och ska underrätta kommissionen om detta.
8. Om kommissionen anser att en underrättad nationell åtgärd inte är berättigad eller strider mot unionsrätten ska den berörda medlemsstaten dra tillbaka eller anpassa åtgärden, i enlighet med det kommissionsbeslut som avses i punkt 6.
9. Om risken eller den bristande överensstämmelsen tillskrivs brister i de regleringsakter som antas enligt denna förordning, ska kommissionen föreslå nödvändiga ändringar av de berörda akterna.
10. Om en korrigerande åtgärd anses vara berättigad i enlighet med denna artikel eller är föremål för de genomförandeakter som avses i punkt 6, ska den åtgärden vara tillgänglig kostnadsfritt för innehavare av registreringar för de berörda mobila maskinerna som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Om reparationer har utförts på registreringsinnehavarens bekostnad innan den korrigerande åtgärden antogs ska tillverkaren ersätta kostnaden för sådana reparationer upp till kostnaden för de reparationer som krävs på grund av den korrigerande åtgärden.

KAPITEL X

TILLHANDAHÅLLANDE AV TEKNISK INFORMATION

Artikel 34

Information riktad till användarna

1. Tillverkaren får inte tillhandahålla teknisk information avseende de uppgifter som föreskrivs i denna förordning som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten.
2. Tillverkaren ska ge användarna tillgång till all relevant information och nödvändiga instruktioner som beskriver villkor eller begränsningar som gäller användningen av en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg.
3. Den information som avses i punkt 2 ska tillhandahållas i förarhandboken för användning på väg.
4. Förarhandboken för användning på väg, inklusive den information som avses i punkt 2, ska göras tillgänglig tillsammans med den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg, och ska tillhandahållas
 - (a) på de officiella språken i den medlemsstat där den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg ska släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk, och
 - (b) i pappersformat eller elektroniskt format.

Om förarhandboken tillhandahålls i elektroniskt format ska tillverkaren tillhandahålla information i tryckt form eller i pappersformat om hur man får tillgång till eller hittar handboken, på de officiella språken i den medlemsstat där den mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg ska släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk.

KAPITEL XI

UTNÄMNING OCH ANMÄLAN AV TEKNISKA TJÄNSTER

Artikel 35

Krav avseende tekniska tjänster

1. De utnämmande godkännandemyndigheterna ska innan de utnämner en teknisk tjänst enligt artikel 37 säkerställa att den tjänsten uppfyller kraven i punkterna 2–10 i denna artikel.
2. En teknisk tjänst ska inrättas enligt nationell lagstiftning och vara en juridisk person; undantag gäller dock för en teknisk tjänst som hör till en typgodkännandemyndighet och för tillverkarens interna ackrediterade tekniska tjänst som avses i artikel 38.

3. 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.

Ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag som är involverade i konstruktion, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som det bedömer, provar eller inspekterar får anses uppfylla kraven i första stycket, förutsatt att det kan styrkas att organet är oberoende och att intressekonflikter inte föreligger.

4. En teknisk tjänst, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att bedriva de olika verksamhetskategorier för vilka de har utnämnts i enlighet med artikel 37.1 får inte vara konstruktör, tillverkare, leverantör eller ansvara för underhåll av de mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som den bedömer och inte heller företräda parter som är involverade i dessa verksamheter. Detta ska inte hindra användning av bedömda mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som avses i punkt 3 som är nödvändiga för den tekniska tjänstens verksamhet eller användning av sådana mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg för personligt bruk.
5. En teknisk tjänst ska se till att dess dotterbolags eller underentreprenörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten inom de verksamhetskategorier för vilka den har utnämnts.
6. En teknisk tjänst och dess personal ska bedriva de verksamhetskategorier för vilka den har utnämnts med största möjliga yrkesintegritet och erforderlig teknisk kompetens på det specifika området och vara fria från varje påtryckning och incitament, i synnerhet ekonomiska incitament, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömningar, särskilt när det gäller påtryckningar och incitament från personer eller grupper av personer som berörs av verksamhetens resultat.
7. En teknisk tjänst ska vara i stånd att bedriva alla de verksamhetskategorier för vilka den har utnämnts i enlighet med artikel 37.1 genom att på ett tillfredsställande sätt visa för den utnämmande godkännandemyndigheten att den har
 - (a) personal med lämplig kompetens, teknisk specialkunskap och yrkesutbildning samt lämplig erfarenhet för att utföra uppdraget,
 - (b) beskrivningar av de förfaranden som är relevanta för de verksamhetskategorier för vilka den önskar utnämnas, varvid det garanteras att förfarandena är öppna och kan upprepas,
 - (c) förfaranden för att bedriva de verksamhetskategorier för vilka den önskar utnämnas med vederbörlig hänsyn tagen till den tekniska komplexiteten hos den berörda mobila maskinen som inte är avsedd att användas för transporter på väg och produktionsprocessens omfattning eller seriemässiga karaktär, och
 - (d) nödvändiga medel för att på lämpligt sätt kunna utföra uppgifterna relaterade till de verksamhetskategorier för vilka den önskar utnämnas och tillgång till all den utrustning eller alla de hjälpmedel som krävs.

Den tekniska tjänsten ska dessutom visa den utnämmande godkännandemyndigheten att den respekterar de regler som fastställs i de delegerade akter som avses i artikel 41 och som är relevanta för de verksamhetskategorier för vilka den har utnämnts.

8. De tekniska tjänsterna, deras högsta ledning och bedömningspersonalen ska vara opartiska. De får inte delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet och integritet med hänsyn till de verksamhetskategorier för vilka de har utnämnts.
9. Tekniska tjänster ska teckna ansvarsförsäkring för sina verksamheter såvida inte medlemsstaten i enlighet med sin nationella lagstiftning tar på sig ansvaret eller medlemsstaten själv är direkt ansvarig för bedömningen av överensstämmelse.
10. Personalen vid en teknisk tjänst ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som de erhåller vid utförandet av sina uppgifter enligt denna förordning eller bestämmelser i nationell lagstiftning som genomför den, utom gentemot den utnämmande godkännandemyndigheten eller när det krävs enligt unionsrätten eller nationell lagstiftning. Äganderättigheter ska skyddas.

Artikel 36

Dotterbolag och underentreprenörer till tekniska tjänster

1. En teknisk tjänst får lägga ut vissa av de verksamheter för vilka den har utnämnts i enlighet med artikel 37.1 på underentreprenad eller låta dessa verksamheter utföras av ett dotterbolag endast efter medgivande från den utnämmande godkännandemyndigheten.
2. Om en teknisk tjänst lägger ut specifika uppgifter med anknytning till de verksamhetskategorier för vilka den har utnämnts för eller anlitar ett dotterbolag ska den säkerställa att underentreprenören eller dotterbolaget uppfyller kraven i artikel 35 och informera den utnämmande godkännandemyndigheten om detta.
3. De tekniska tjänsterna ska ta det fulla ansvaret för alla uppgifter som utförs av dess underentreprenörer eller dotterbolag, oavsett var de är etablerade.
4. De tekniska tjänsterna ska se till att den utnämmande godkännandemyndigheten har tillgång till de relevanta handlingarna rörande bedömningen av underentreprenörens eller dotterbolagets kvalifikationer och de uppgifter som de har utfört.

Artikel 37

Utnämning av tekniska tjänster

1. Beroende på kompetensområde ska de tekniska tjänsterna utnämnas för en eller flera av följande verksamhetskategorier:
 - (a) Kategori A: Tekniska tjänster som utför de provningar som avses i denna förordning i sina egna anläggningar.
 - (b) Kategori B: Tekniska tjänster som övervakar de provningar som avses i denna förordning, där sådana provningar utförs i tillverkarens anläggningar eller i en tredje parts anläggningar.
 - (c) Kategori C: Tekniska tjänster som regelbundet bedömer och övervakar tillverkarens förfaranden för kontroll av produktionsöverensstämmelsen.
 - (d) Kategori D: Tekniska tjänster som övervakar eller genomför provningar eller inspektioner för övervakningen av produktionsöverensstämmelse.

2. En godkännandemyndighet kan utnämnas till teknisk tjänst för en eller flera av de verksamheter som avses i punkt 1.
3. Andra tekniska tjänster än de som har utnämnts av ett tredjeland i enlighet med artikel 38 får anmälas som teknisk tjänst i den mening som avses i artikel 41, men endast om ett sådant godtagande av tekniska tjänster föreskrivs i ett bilateralt avtal mellan unionen och det berörda tredjelandet. Detta ska inte förhindra en teknisk tjänst etablerad enligt en medlemsstats nationella lagstiftning i enlighet med artikel 35.2 från att etablera dotterbolag i tredjeländer, förutsatt att dotterbolagen står under den utnämnda tekniska tjänstens direkta ledning och kontroll.

Artikel 38

Tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänster

1. En ackrediterad intern teknisk tjänst hos en tillverkare får utnämnas till teknisk tjänst enbart för utförande av verksamhet enligt kategori A som avses i artikel 37.1 a. Den tekniska tjänsten ska utgöra en separat och urskiljbar del av företaget och får inte medverka i konstruktion, tillverkning, leverans eller underhåll av de mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som den ska bedöma.
2. En ackrediterad intern teknisk tjänst ska utnämnas av godkännandemyndigheten i en medlemsstat och uppfylla följande krav:
 - (a) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten ska ackrediteras av ett nationellt ackrediteringsorgan enligt definitionen i artikel 2.11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008³² och i enlighet med de regler som avses i artikel 39.
 - (b) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten och dess personal ska vara organisatoriskt åtskilda från det företag som de är en del av och ha rapporteringsmetoder som säkerställer att de är opartiska, och de ska styrka detta för det berörda nationella ackrediteringsorganet.
 - (c) Varken den ackrediterade interna tekniska tjänsten eller dess personal får delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet och integritet i samband med de verksamhetskategorierna för vilka de har utnämnts.
 - (d) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten ska tillhandahålla sina tjänster enbart till det företag som den är en del av.
3. En ackrediterad intern teknisk tjänst behöver inte anmälas till kommissionen enligt artikel 41, men information om dess ackreditering ska lämnas av det företag som den är en del av, eller av det nationella ackrediteringsorganet, till den utnämmande godkännandemyndigheten på denna myndighets begäran.

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

Artikel 39

Regler för bedömning av tekniska tjänster och ackrediterade interna tekniska tjänster

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 47 med avseende på regler som tekniska tjänster ska följa för sin bedömning i enlighet med artikel 40 och ackrediteringen av interna tekniska tjänster i enlighet med artikel 38.

Artikel 40

Bedömning av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Den utnämmande godkännandemyndigheten ska upprätta en bedömningsrapport som visar att den tekniska tjänst som önskar utnämnas har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven i denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning. Den rapporten kan inbegripa ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett ackrediteringsorgan.
2. Bedömningen som den rapport som avses i punkt 1 bygger på ska utföras i enlighet med reglerna i en sådan delegerad akt som avses i artikel 39. Bedömningsrapporten ska ses över minst vart tredje år.
3. Bedömningsrapporten ska på begäran översändas till kommissionen. I sådana fall, och om bedömningen inte bygger på ett intyg om ackreditering utfärdat av ett nationellt ackrediteringsorgan som intygar att den tekniska tjänsten uppfyller kraven i denna förordning, ska den utnämmande godkännandemyndigheten förse kommissionen med dokumentation som styrker den tekniska tjänstens kompetens och de åtgärder som vidtagits för att säkerställa att den tekniska tjänsten övervakas regelbundet av den utnämmande godkännandemyndigheten och uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter som antas enligt denna förordning.
4. Den godkännandemyndighet som avser att utnämnas till teknisk tjänst i enlighet med artikel 37.2 ska visa att den uppfyller tillämpliga krav genom dokumentation i form av en bedömning utförd av bedömare som är oberoende i förhållande till den verksamhet som bedöms. Sådana bedömare kan komma från samma organisation under förutsättning att de är oberoende i förhållande till den personal som utför den verksamhet som är föremål för bedömning.
5. En ackrediterad intern teknisk tjänst ska uppfylla de relevanta bestämmelserna i denna artikel.

Artikel 41

Anmälningsförfaranden

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn, adress, inbegripet elektronisk adress, ansvariga personer och verksamhetskategori för varje teknisk tjänst som de har utnämnt, samt alla senare ändringar av dessa utnämnda tjänster. Av denna anmälan ska det framgå vilka områden i förteckningen i bilagan till denna förordning som de tekniska tjänsterna har utnämnts för.
2. En teknisk tjänst får bedriva sådana verksamheter som avses i artikel 37.1 för den utnämmande godkännandemyndighets räkning som ansvarar för typgodkännandet

endast om detta på förhand har anmälts till kommissionen i enlighet med punkt 1 i den här artikeln.

3. Den tekniska tjänst som avses i punkt 2 får utnämnas av flera utnämmande godkännandemyndigheter och anmälas av dessa utnämmande godkännandemyndigheters medlemsstater oberoende av vilken eller vilka verksamhets kategorier som den kommer att bedriva i enlighet med artikel 37.1.
4. Medlemsstaterna ska anmäla alla relevanta ändringar av utnämningen till kommissionen.
5. Om en viss organisation eller ett visst behörigt organ, vars verksamhet inte omfattas av artikel 37.1, behöver utnämnas för tillämpning av delegerade akter som antas enligt denna förordning, ska anmälan göras enligt den här artikeln.
6. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra en förteckning och närmare uppgifter om de tekniska tjänster som anmälts i enlighet med denna artikel.

Artikel 42

Ändringar av utnämningar

1. Om en utnämmande godkännandemyndighet har konstaterat eller har informerats om att en teknisk tjänst som den utnämnt inte längre uppfyller de krav som anges i denna förordning eller att den underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska myndigheten begränsa eller återkalla utnämningen tillfälligt eller slutgiltigt, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är. Den medlemsstat som har anmält denna tekniska tjänst ska omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska på motsvarande sätt ändra de offentliggjorda uppgifter som avses i artikel 41.6.
2. I händelse av begränsning eller tillfällig eller slutgiltig återkallelse av en utnämning, eller om den tekniska tjänsten har upphört med verksamheten, ska den utnämmande godkännandemyndigheten vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att den tekniska tjänstens akter antingen behandlas av en annan teknisk tjänst eller hålls tillgängliga för den utnämmande godkännandemyndigheten eller för marknadskontrollmyndigheterna på deras begäran.

Artikel 43

Ifrågasättande av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Kommissionen ska undersöka alla fall där den tvivlar på att en teknisk tjänst har erforderlig kompetens eller att en teknisk tjänst fortsatt uppfyller de krav och fullgör de skyldigheter som den omfattas av, och även alla fall där den gjorts uppmärksam på att det föreligger sådana tvivel.
2. Den utnämmande godkännandemyndighetens medlemsstat ska på begäran ge kommissionen all information om grunderna för att utnämna eller bibehålla utnämningen av den berörda tekniska tjänsten.
3. Kommissionen ska säkerställa att all känslig information som den erhåller under sina undersökningar behandlas konfidentiellt.

4. Om kommissionen konstaterar att en teknisk tjänst inte uppfyller eller inte längre uppfyller utnämningsskraven, ska den meddela detta till den utnämmande godkännandemyndighetens medlemsstat.

Kommissionen ska ålägga den medlemsstaten att vid behov tillfälligt återkalla, begränsa eller slutgiltigt återkalla utnämningen.

Om en medlemsstat underlåter att vidta nödvändiga korrigerande åtgärder får kommissionen anta genomförandeakter i syfte att begränsa, tillfälligt återkalla eller slutgiltigt återkalla utnämningen av den berörda tekniska tjänsten. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 46.2. Kommissionen ska underrätta den berörda medlemsstaten om dessa genomförandeakter och ska uppdatera de offentliga uppgifter som avses i artikel 41.6 i enlighet med detta.

Artikel 44

Krav avseende de tekniska tjänsternas verksamhet

1. Tekniska tjänster ska bedriva de verksamhetskategorierna för vilka de utnämns av den utnämmande godkännandemyndigheten och i enlighet med de bedömnings- och provningsförfarandena som fastställs i denna förordning.
2. Tekniska tjänster ska övervaka eller ska själva utföra de provningar som krävs för godkännande eller inspektioner enligt denna förordning. De tekniska tjänsterna får inte genomföra provningar, bedömningar eller inspektioner för vilka de inte vederbörligen har utnämns av sin godkännandemyndighet.
3. Tekniska tjänster ska alltid
 - (a) låta sin utnämmande godkännandemyndighet, om det är lämpligt, närvara vid förfarandet för bedömning av överensstämmelse, och
 - (b) utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 35.10 och 45, förse sin utnämmande godkännandemyndighet med sådan information som kan komma att begäras om de olika verksamhetskategorierna som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.
4. Om en teknisk tjänst konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i denna förordning, ska den rapportera detta till den utnämmande godkännandemyndigheten så att den utnämmande godkännandemyndigheten ålägger tillverkaren att vidta lämpliga korrigerande åtgärder, och följaktligen inte utfärdar typgodkännandeintyg, om inte lämpliga korrigerande åtgärder vidtagits på ett sätt som godkännandemyndigheten godkänner.
5. Om en teknisk tjänst, som agerar för den utnämmande godkännandemyndighetens räkning, under sin övervakning av produktionsöverensstämmelsen efter det att ett typgodkännandeintyg utfärdats, konstaterar att en mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg inte längre överensstämmer med denna förordning, ska den rapportera detta till den utnämmande godkännandemyndigheten. Godkännandemyndigheten ska vidta de lämpliga åtgärder som föreskrivs i artikel 22.

Artikel 45

Informationskrav för de tekniska tjänsterna

1. De tekniska tjänsterna ska underrätta sin utnämmande godkännandemyndighet om följande:
 - (a) Varje upptäckt bristande överensstämmelse som kan föranleda att ett typgodkännandeintyg måste avslås, begränsas eller återkallas tillfälligt eller slutgiltigt.
 - (b) Alla omständigheter som inverkar på utnämningens räckvidd och villkor.
 - (c) Varje begäran från marknadskontrollmyndigheterna om information om deras verksamheter.
2. På sin utnämmande godkännandemyndighets begäran ska de tekniska tjänsterna tillhandahålla information om verksamheterna inom ramen för utnämningen, och om all annan verksamhet som de utför, inklusive gränsöverskridande verksamhet och underentreprenad.

KAPITEL XII

GENOMFÖRANDEAKTER OCH DELEGERADE AKTER

Artikel 46

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av tekniska kommittén för jordbruksfordon, inrättad genom artikel 69 i förordning (EU) nr 167/2013, som är en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 47

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.5, 15.2, 21.9, 22.6 och 39 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet för ikraftträdandet*]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.5, 15.2, 21.9, 22.6 och 39 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt, inbegripet delegerade akter om revidering, ändring eller upphävande, ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.5, 15.2, 21.9, 22.6 och 39 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har invänt mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

KAPITEL XIII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 48

Ändring av förordning (EU) 2019/1020

I bilaga I till förordning (EU) 2019/1020 ska följande punkt läggas till:

”71. [Förordning XXX] 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”.

Artikel 49

Forum

1. Kommissionen ska inrätta, leda och förvalta ett forum för informationsutbyte om genomförande (*forumet*).
Forumet ska bestå av företrädare för de typgodkännandemyndigheter och marknadskontrollmyndigheter som varje medlemsstat har utsett.
När så är lämpligt får tekniska tjänster, företrädare för Europaparlamentet, branschen, och berörda ekonomiska aktörer liksom aktörer som är involverade i säkerhetsfrågor bjudas in som observatörer till forumet i enlighet med den arbetsordning som avses i punkt 6.
2. Målet för forumets rådgivande uppgifter ska vara främjande av bästa praxis för att möjliggöra att denna förordning tolkas och genomförs på ett enhetligt sätt.
Forumet ska ägna sig åt

- (a) frågor som rör den enhetliga tolkningen av de krav som fastställs i denna förordning,
 - (b) resultaten av verksamhet som rör typgodkännande och marknadskontroll,
 - (c) frågor med allmän relevans för genomförandet av de krav som fastställs i denna förordning när det gäller bedömning, utnämning och övervakning av tekniska tjänster,
 - (d) ekonomiska aktörers överträdelser,
 - (e) genomförande av de korrigerande eller begränsande åtgärder som fastställs i kapitel IX,
 - (f) planeringen, samordningen och resultaten av marknadskontrollen,
3. Som en del av dess rådgivande uppgift och med beaktande av resultatet av övervägandena enligt punkt 2 kan forumet avge ett yttrande eller utfärda en rekommendation.
 4. När forumet avger ett yttrande eller utfärdar en rekommendation ska det sträva efter att uppnå konsensus. Om konsensus inte kan uppnås ska forumet avge sitt yttrande eller utfärda sina rekommendationer med en enkel majoritet av medlemsstaterna. Varje medlemsstat ska ha en röst. Medlemsstater med avvikande ståndpunkter kan begära att deras ståndpunkter och skälen till dem tas upp i forumets yttrande eller rekommendationer.
 5. När kommissionen antar genomförandeakter ska den vederbörligen beakta forumets yttranden i enlighet med punkt 2.
 6. Forumet ska fastställa sin arbetsordning.
 7. Vid tillämpningen av denna förordning ska
 - (a) artiklarna 30.2 och 32 i förordning (EU) 2019/1020 inte tillämpas,
 - (b) hänvisningar till *Adco-grupp* i artiklarna 11.8, 30.1 och 30.3, 31.2 och 33 i förordning (EU) 2019/1020 förstås som hänvisningar till forumet.

Artikel 50

Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler senast den [*Publikationsbyrån: för in datum – den dag som föregår dagen då denna förordning börjar tillämpas*] samt utan dröjsmål eventuella ändringar som berör dem.
2. Bland annat följande överträdelser ska medföra sanktioner:
 - (a) Lämnande av falsk uppgift under godkännandeförfarandet eller förfaranden som leder till återkallelse.
 - (b) Förfälskning av provningsresultat för typgodkännande eller för överensstämmelse i drift.
 - (c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till att typgodkännandet återkallas, avslås eller dras in.

- (d) Vägran att lämna ut uppgifter.
- (e) Ekonomiska aktörer som tillhandahåller på marknaden eller tar i bruk mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som omfattas av kraven på godkännande, utan att ett sådant godkännande beviljats, eller som med denna avsikt förfalskar handlingar eller märkningar.
- (f) Ekonomiska aktörer som inte fullgör sina skyldigheter.
- (g) De tekniska tjänsternas bristande överensstämmelse med de krav som ligger till grund för deras utnämning.

Artikel 51

Översyn

1. Senast den [*Publikationsbyrån: för in datum – 60 månader från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas*] ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av denna förordning, vid behov åtföljd av lämpliga lagstiftningsförslag.
2. Rapporten ska grundas på samråd med berörda parter och ska beakta eventuella relaterade europeiska eller internationella standarder och den information som avses i punkt 3.
3. Senast den [*Publikationsbyrån: för in datum – 48 månader från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas*] ska medlemsstaterna informera kommissionen om följande:
 - (a) Tillämpningen av de förfaranden för typgodkännande och marknadskontroll som föreskrivs i denna förordning.
 - (b) Antalet EU-typgodkännanden som beviljats enligt denna förordning sedan den [*Publikationsbyrån: för in datum – den dag då denna förordning börjar tillämpas*].
 - (c) De nationella kraven för nationellt typgodkännande av små serier, nationellt enskilt godkännande och nationellt typgodkännande samt antalet sådana godkännanden som beviljats sedan den [*Publikationsbyrån: för in datum – den dag då denna förordning börjar tillämpas*].

Artikel 52

Övergångsbestämmelser

Genom undantag från denna förordning får medlemsstaterna till och med den [*för in datum – 8 år från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas*] tillämpa nationell lagstiftning om nationellt typgodkännande för framförande på allmän väg av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg på sådana mobila maskiner som släpps ut på marknaden mellan den [*för in datumet då denna förordning börjar tillämpas*] och den [*för in datum – 8 år från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas*]. Under denna period får tillverkaren välja att antingen ansöka om EU-typgodkännande eller att följa den tillämpliga nationella lagstiftningen.

Artikel 53

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den [*Publikationsbyrå: för in datum – 36 månader från och med den dag då denna förordning träder i kraft*].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar