



Rat der  
Europäischen Union

136300/EU XXVII. GP  
Eingelangt am 31/03/23

Brüssel, den 30. März 2023  
(OR. en)

---

---

Interinstitutionelles Dossier:  
2023/0090(COD)

---

---

7992/23  
ADD 4

MI 261  
ENT 71  
CODEC 542  
IA 63

## ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	30. März 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2023) 66 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren, und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2023) 66 final.

Anl.: SWD(2023) 66 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 30.3.2023  
SWD(2023) 66 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**  
**BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates**  
**über die Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr**  
**bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren,**  
**und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020**

{COM(2023) 178 final} - {SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} -  
{SWD(2023) 65 final}

Zusammenfassung
<p>Folgenabschätzung zu einem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straßenzulassung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten.</p>
A. Handlungsbedarf
<p><b>Warum? Worum geht es?</b></p>
<p>Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte sind Maschinen bzw. Geräte (mit eigenem Antrieb oder gezogen), die speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut wurden und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind. Die Haupttypen sind den Bereichen Land- und Forstwirtschaft, Baugewerbe, Gartenbau, Materialumschlag und kommunale Ausrüstung zuzuordnen. Um von einem Einsatzort zum nächsten zu gelangen, müssen diese Maschinen bisweilen auf öffentlichen Straßen verkehren. Während viele ihrer Aspekte auf EU-Ebene harmonisiert sind (Maschinensicherheit, elektromagnetische Verträglichkeit, Abgasemissionen usw.), sind die Anforderungen in Bezug auf den Straßenverkehr nach wie vor ein Aspekt, für den die Vorschriften derzeit auf EU-Ebene nicht harmonisiert sind.</p>
<p>Technische Anforderungen und Zulassungsverfahren, die die Teilnahme nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte am Straßenverkehr betreffen, werden aktuell auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegt. Diese Rechtsvorschriften unterscheiden sich häufig von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat, was bedeutet, dass Hersteller, die auf mehreren Märkten verkaufen, ihre Produktion an die Vorschriften auf den nationalen Zielmärkten anpassen und ihre Fahrzeuge auch in jedem Mitgliedstaat prüfen lassen müssen. Dies führt zu Verzögerungen und erheblichen Kosten. Das Bestehen vielfacher nationaler Vorschriften untergräbt das Funktionieren des Binnenmarkts. Darüber hinaus können Endnutzer wie Auftragnehmer im ländlichen Raum oder Bauunternehmen, die in mehreren EU-Ländern Dienstleistungen erbringen, ihre nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte möglicherweise nicht grenzüberschreitend nutzen. Schließlich ist das Fehlen harmonisierter Anforderungen für die Teilnahme nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräten am Straßenverkehr nachteilig für die Straßenverkehrssicherheit.</p>
<p><b>Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?</b></p>
<p>Durch die Festlegung einheitlicher Anforderungen auf EU-Ebene könnte der Sektor über einen Zeitraum von zehn Jahren bis zu 0,85 Mrd. EUR einsparen. Harmonisierte technische Anforderungen dürften auch dazu führen, dass die Standards der Straßenverkehrssicherheit für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte in der gesamten EU erhöht und verbessert werden.</p>
<p><b>Worin besteht der Mehrwert eines Tätigwerdens auf EU-Ebene?</b></p>
<p>Eine Reihe technischer Anforderungen, auf die sich alle EU-Länder geeinigt haben, lassen sich am besten auf EU-Ebene umsetzen. Diese Initiative wird dazu beitragen, den Binnenmarkt für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte zu vollenden und ein hohes und einheitliches Sicherheitsniveau im Straßenverkehr in der gesamten EU zu erreichen. Sie steht daher im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip.</p>
B. Lösungen
<p><b>Welche legislativen und nichtlegislativen politischen Optionen wurden in Betracht gezogen? Gibt es eine bevorzugte Wahl, und wenn ja, warum?</b></p>
<p>Die in Betracht gezogenen politischen Optionen sind im Folgenden dargelegt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Option 0 – Basisszenario:</b> Keine Maßnahmen.</li> <li>• <b>Option 1 – Erteilung der EU-Genehmigung für die gesamte mobile Maschine/für das gesamte mobile Gerät durch die Behörden der Mitgliedstaaten (alter Ansatz).</b> Diese politische Option folgt den Grundsätzen der EU-Rechtsvorschriften für Fahrzeuge, bei denen die technischen Spezifikationen zur Einhaltung der allgemeinen Anforderungen in die Rechtsvorschriften aufgenommen werden. <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>1.a) Typgenehmigung:</b> Bei den meisten Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten wäre bei der Straßenzulassung eine Drittpartei (unabhängige zugelassene Stelle) involviert.</li> <li>– <b>1.b) Vereinfachte Typgenehmigung:</b> Bei Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten, die für die Straßenverkehrssicherheit kritischer sind, wäre bei der Konformitätsbewertung eine Drittpartei (unabhängige zugelassene Stelle) involviert. Bei Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten, die für die</li> </ul> </li> </ul>

Straßenverkehrssicherheit weniger kritisch sind, würde sich die Konformitätsbewertung auf Berichte oder Selbstzertifizierungen des Herstellers stützen.

- **Option 2 – CE-Kennzeichnung der gesamten mobilen Maschine/des gesamten mobilen Geräts durch den Hersteller (neuer Ansatz).** Diese politische Option folgt den Grundsätzen neuer EU-Rechtsvorschriften über die Verwendung mobiler Maschinen und Geräte (z. B. der Maschinenrichtlinie) außerhalb des Straßenverkehrs, in denen nur die grundlegenden Sicherheitsanforderungen gesetzlich verankert sind, nicht aber die detaillierten technischen Spezifikationen.

Grundsätzlich können alle Optionen entweder durch eine Richtlinie oder eine Verordnung umgesetzt werden.

Ferner wurden folgende Aspekte der Rechtsvorschriften bewertet:

- (i) obligatorische (Ersetzung der derzeitigen 27 nationalen Vorschriften) oder fakultative Einführung (Alternative zu den derzeitigen 27 nationalen Vorschriften);
- (ii) Einbeziehung gezogener Geräte in den Geltungsbereich (oder nicht) und
- (iii) Beschränkung des Geltungsbereichs auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h (oder nicht).

**Die bevorzugte Option ist 1.b mit einer vereinfachten Typgenehmigung, die nur für Maschinen und Geräte mit eigenem Antrieb (nicht gezogene Maschinen und Geräte) mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h in Form einer Verordnung verbindlich ist.** Die Verordnung wird nach einer Übergangszeit verbindlich sein.

Das Typgenehmigungssystem mit technischen Spezifikationen in den Rechtsvorschriften ist der allgemein anerkannte und bewährte Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit in Europa. Dieses sollte vereinfacht werden, um eine Verhältnismäßigkeit zu erreichen und den Merkmalen nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte (seltene Teilnahme am Verkehr) Rechnung zu tragen. In einem ersten Schritt erscheint die fakultative Option angemessener, die dann nach einem Übergangszeitraum, in dem die Hersteller entscheiden können, ob sie die EU-Typgenehmigung beantragen (und den zollrechtlich freien Verkehr nutzen) oder sich auf nationale Rechtsvorschriften stützen (nur für dieses Land gültig), verbindlich wird.

Hiervon wären nur Maschinen mit eigenem Antrieb betroffen, da die meisten gezogenen Geräte bereits in anderen Fahrzeugklassen eine Typgenehmigung erhalten können. Für die in den Anwendungsbereich fallenden Maschinen würde eine bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h festgelegt, um eine fehlerhafte Anwendung des neuen Rahmens auf schnellere Fahrzeuge auf Kosten der Straßenverkehrssicherheit zu verhindern, von denen die meisten nach den derzeitigen Fahrzeugklassen typgenehmigt werden könnten. Da die technischen Anforderungen sehr detailliert sein werden und bei ihrer Umsetzung praktisch keinen Ermessensspielraum lassen, wird schließlich einer Verordnung der Vorzug gegeben.

#### Wer unterstützt welche Option?

Die (fakultative) Option 1b wurde von den Behörden der Mitgliedstaaten, der Industrie und den Nutzerverbänden weitgehend befürwortet. Nur die technischen Dienste bevorzugten Option 1a und verbindliche Vorschriften. Die meisten Behörden der Mitgliedstaaten befürworteten die Beschränkung des Geltungsbereichs auf Maschinen und Geräte mit eigenem Antrieb mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, während die Hersteller sich dafür aussprachen, gezogene Maschinen und Geräte einzubeziehen und keine Geschwindigkeitsbegrenzung festzulegen. Alle Interessenträger bevorzugten eine Verordnung.

### C. Auswirkungen der bevorzugten Option

#### Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option (bzw., falls nicht vorhanden, die wesentlichen Vorteile)?

Gesamtnutzen für die Wirtschaftsakteure: geschätzte Nettoeinsparungen in Höhe von 846 Mio. EUR über einen Zeitraum von 10 Jahren, davon 502 Mio. EUR für Hersteller und Händler sowie 344 Mio. EUR für Mietunternehmen und Endnutzer. Da sich die Verwaltungskosten auf geschätzt 4 % der Gesamtkosten belaufen, werden die gesamten Einsparungen bei den Verwaltungskosten auf 3,38 Mio. EUR pro Jahr geschätzt.

Die technischen Dienste werden einen höheren Umsatz verzeichnen, der teilweise durch einen Rückgang der Zahl der Genehmigungen aufgezehrt wird.

Verkehrsteilnehmer: werden in den Genuss harmonisierter Vorschriften kommen, die eine hohe Straßenverkehrssicherheit in der gesamten EU gewährleisten.

#### Wie hoch sind die Kosten der bevorzugten Option (bzw. die wichtigsten Kosten)?

Die geschätzten Kosten für Hersteller, Händler, Mietunternehmen und Endnutzer werden durch die geschätzten Einsparungen bei Weitem ausgeglichen. Für die Schätzung der Nettoeinsparungen siehe oben.

<b>Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?</b>
Im Sektor der Herstellung nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte sind 98 % der Unternehmen KMU, auf die 18 % des Umsatzes und 29 % der Arbeitsplätze entfallen. Viele KMU sind starke Exportunternehmen und werden erheblich von den vereinfachten EU-weiten Vorschriften profitieren. Die Nettoeinsparungen für KMU in der Gruppe der Hersteller und Händler werden auf 90 Mio. EUR über einen Zeitraum von zehn Jahren geschätzt. Die Nettoeinsparungen für KMU bei Mietunternehmen und Endnutzern werden auf 62 Mio. EUR über einen Zeitraum von zehn Jahren geschätzt. Der Gesamtnutzen für KMU beläuft sich somit auf 152 Mio. EUR über einen Zeitraum von zehn Jahren.
<b>Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?</b>
Die Anpassung an die neue Verordnung wird für die Mitgliedstaaten mit gewissen Anpassungskosten verbunden sein. Da sie jedoch bereits mehrere Typgenehmigungsrahmen für andere Fahrzeuge unterhalten, verfügen sie über die Struktur und die technischen Dienste für den Umgang mit dieser zusätzlichen Verordnung, ohne dass dies eine erhebliche Belastung darstellt.
<b>Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?</b>
Es werden keine anderen nennenswerten Auswirkungen erwartet.
<b>D. Folgemaßnahmen</b>
<b>Wann wird die Maßnahme überprüft?</b>
Die neue Verordnung sollte innerhalb von fünf Jahren nach ihrem Inkrafttreten bewertet werden.