

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Promemoria om genomförande av direktivet 2014/90 om marin utrustning

### Sammanfattning

Transportstyrelsen stödjer förslaget till genomförande av direktivet om marin utrustning. Utöver några justeringar i lagtexten ser Transportstyrelsen behov av att vissa skyldigheterna för de ekonomiska aktörerna genomförs i lagen istället för att Transportstyrelsen ges möjlighet att utfärda förelägganden och förbud. Vidare anser Transportstyrelsen att kostnaderna för marknadskontroll bör finansieras genom skatter istället för avgifter, förutom i de fall bristfälliga produkter påträffas.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### Förslaget till ny lag

##### *Tillämpningsområde*

Av direktivet framgår att texten har betydelse för EES och kan komma att antas som del i EES-avtalet. Om så sker bör det tydliggöras och framgå av tillämpningsområdet i 2 §. Även 17 § kan av den anledningen behöva ändras. I 17 § bör vidare ”någon internationell konvention” ersättas med ”någon av de internationella konventionerna som avses i 2 §”.

##### *Sekretess*

Det kan inte uteslutas att känsliga uppgifter för tillverkaren kan framgå i beslut som Transportstyrelsen fattar med stöd av den föreslagna lagen om marin utrustning eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Det finns därför anledning att se över 29 § andra stycket för att säkerställa att även beslut enligt den föreslagna lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen omfattas av sekretess. I punkt 17 i bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), OSF, gäller sekretessen inte för beslut i

Transportstyrelsens tillståndsgivning och tillsyn. Eventuellt bör den föreslagna lagen om marin utrustning upptas som en särskild punkt i bilagan till OSF.

#### *Skyldigheter för ekonomiska aktörer*

Artiklarna 12.10 (tillverkare) och 14.2 (importör och distributör) innehåller en skyldighet för de ekonomiska aktörerna att samarbeta med de behöriga myndigheterna. Denna samarbetsskyldighet bör framgå direkt av lagen och kan inte genomföras enbart genom att Transportstyrelsen i lagen ges möjlighet att utfärda förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall eller i övrigt vidta de åtgärder som behövs. Det måste vara tydligt för de ekonomiska aktörerna vilka skyldigheter de har enligt direktivet och det nu remitterade förslaget uppfyller inte kravet på förutsebarhet. Samarbetsskyldigheten gäller även i förhållande till andra marknadskontrollmyndigheter inom unionen och det var denna skyldighet som föranledde bestämmelsen om att tillverkare som ligger utanför unionen måste utse en bemyndigad företrädare för att sörja för samarbetet med de behöriga nationella myndigheterna, se punkt 13 i preambeln.

Vidare innehåller artikel 14.4 en uttrycklig skyldighet för ekonomiska aktörer att kunna identifiera andra ekonomiska aktörer som bör framgå direkt av lagen och kan inte heller anses genomföras enbart genom att Transportstyrelsen i lagen ges möjlighet att utfärda förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall eller i övrigt vidta de åtgärder som behövs.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget i 20 § om att myndigheten ges möjlighet att förelägga en ekonomisk aktör i de enskilda fall som behövs för att lagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska följas. Av skälen till förslaget framgår inte om nämnda artiklar ska genomföras genom föreläggande eller på annat sätt (dvs. myndighetens möjlighet att i övrigt vidta de åtgärder som behövs). Oavsett anser Transportstyrelsen att skyldigheterna som åligger de ekonomiska aktörerna måste framgå direkt av författning för att genomförandet ska uppfylla kraven om precisering och förutsebarhet.

#### **Förslaget till ny förordning**

##### *Finansiering av marknadskontroll*

I 23 § förordningen ges Transportstyrelsen bemyndigande att föreskriva om avgifter för marknadskontroll. Transportstyrelsen anser dock att myndighetens marknadskontroll bör finansieras genom skatter, med undantag av kontroller som visar att föreskrivna krav inte uppfylls. Transportstyrelsen ser svårigheter i att ta fram ett avgiftssystem och tydligt

peka ut vilket kollektiv som ska träffas av en eventuell avgift, eftersom myndigheten inte har kännedom om alla ekonomiska aktörer på marknaden eller hur storleken av avgiften skulle beräknas.

Transportstyrelsen har utrett hur andra marknadskontrollmyndigheter inom Sverige och EU finansierar den marknadskontroll de bedriver. Samtliga utländska myndigheter som myndigheten varit i kontakt med finansierar marknadskontrollen genom skatter. Endast ett fåtal myndigheter i Sverige finansierar marknadskontrollen genom avgifter och i de fall det förekommer har myndigheten antingen en registrerings- eller anmälningsskyldighet att utgå ifrån för att hitta de ekonomiska aktörerna eller så tar myndigheten ut avgiften från *användaren* av produkten istället för från den aktör som är ansvarig för att produkten uppfyller kraven när den tillhandahålls.

Produktdirektiven syftar till att säkerställa fri rörlighet på marknaden och att inte snedvrider konkurrensen mellan olika företag i medlemsstaterna. Om vissa länder tar ut avgifter för marknadskontroll medan andra inte gör det går man emot ett av direktivets syften.

Kostnaderna för den marknadskontroll som direktivet om marin utrustning föranleder ryms inom myndighetens befintliga ramar av skatteanslaget.

## **Avsnitt 2.1 Nuvarande reglering av marin utrustning**

### *Svensk reglering*

Det anges att den senaste ändringen av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:52) om marin utrustning återfinns i TSFS 2014:93. Det finns dock en senare ändring som återfinns i TSFS 2015:39 (i kraft den 14 augusti 2015).

### **Avsnitt 2.3.2 Direktivets huvudsakliga innehåll**

#### *Krav som ska uppfyllas*

I andra stycket första meningen anges ”placerad” två gånger, det ska istället stå ”placerad ombord på [...] avsedd att placeras ombord”.

### **Avsnitt 3.2 Lagens syfte och tillämpningsområde m.m.**

#### *Tillämpningsområde*

Transportstyrelsen tillstyrker att krav om att utrustning ska vara godkänd av flaggstaten framgår enligt internationella konventioner (inte internationella instrument). Transportstyrelsen har genom kontakt med Europeiska Kommissionen fått bekräftat att begreppen internationella instrument och internationella konventioner används som synonymer i artiklarna 3.1 och 35. Avsikten har inte varit att i nämnda artiklar göra skillnad på vilken

utrustning som avses. Kommissionen anser vidare att krav om godkännande anges i internationella *konventioner*. Det kan förslagsvis införas en hänvisning till punkt 20 i direktivets preambel i detta sammanhang.

### **Avsnitt 3.4.2 Föreskrifter om marknadskontrollen**

#### *Stickprovskontroller*

Enligt 10 § kan tillverkaren på begäran vara skyldig att på egen bekostnad se till att stickprover finns tillgängliga på plats. Som framgår av skälen till förslagen är bestämmelsen svårtolkad avseende *var* stickproven ska göras tillgängliga. Transportstyrelsen anser att det i skälen även kan förtydligas att det är på *tillverkarens* bekostnad som stickproven ska göras tillgängliga, se den engelska översättningen ”at the manufacture’s own cost”.

#### **4.1.1 Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)**

Texten i första stycket bör uppdateras. Arbetet med att ta fram gemensamma föreskrifter om de organ för bedömning av överensstämmelse som vill bli anmälda till Europeiska kommissionen inom något av de tolv produktdirektiven är slutfört i Sverige genom Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2015:6) om anmälda organ inom vissa områden.

---

Detta ärende har beslutats av stabschefen Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjö- och luftfartsdirektören Ingrid Cherfils, biträdande sjö- och luftfartsdirektör Pernilla Wallin, ekonomidirektör Mats Ringqvist, enhetscheferna Gunnar Ljungberg, Anna Törnqvist och Magnus Vik, sektionscheferna Tove Jangland och Adam Löf, handläggaren Roland Eklöf och juristen Maria Sakari, den senare föredragande.

Jacob Gramenius  
Stabschef