

Kopia till

ud.registrator@regeringskansliet.se

ud.imremiss@gov.se

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av regler och förfaranden för överensstämmelse med och genomdrivande av unionens harmoniseringslagstiftning för produkter och Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ömsesidigt erkännande av varor som lagligen saluförs i en annan medlemsstat

Sammanfattning

Transportstyrelsen ställer sig i huvudsak positiv till förslaget, men vill framföra nedanstående synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av regler och förfaranden för överensstämmelse med och genomdrivande av unionens harmoniseringslagstiftning för produkter

Generellt

Hela regleringen bör samlas i den nya förordningen. Att förordning (EG) nr 765/2008 inte ersätts med den nya förordningen kommer att medföra att genomförandet av harmoniseringslagstiftningen försvåras då berörda parter har att förhålla sig till båda förordningarna. Transportstyrelsen noterar att om man väljer att behålla även förordning (EG) nr 765/2008 så motverkas en av kommissionens målsättningar att bl.a. göra reglerna enklare och att minska den administrativa bördan för bland annat myndigheterna.

Kraven angående RAPEX bör införlivas i den nya förordningen för att kraven ska bli överskådliga.

Transportstyrelsen anser att det är olyckligt med olika definitioner och med olika översättningar då vi noterar att ”market surveillance” är översatt till ”marknadskontroll” i viss lagstiftning och till ”marknadsövervakning” i annan lagstiftning.

Ordet marknadskontroll borde finnas med i namnet på rättsakten för tydlighetens skull. Inte minst då detta är en av de centrala delarna i förordningen samt att stora delar av verksamheten flyttas från förordning (EU) nr 765/2008 om ackreditering och marknadskontroll.

Enskilda artiklar

Artikel 3.3

Definitionen av ”marknadskontroll” är enligt Transportstyrelsen för snäv då den endast berör kontroll av produkt medan den övervakning som myndigheterna ska genomföra även ska omfatta exempelvis att aktörerna har följt procedurerna för säkerställande av att produkterna uppfyller gällande krav.

Artikel 3.15

Enligt vår erfarenhet skiljer sig tolkningen av vad som är en allvarlig risk sig åt mycket mellan medlemsländerna. Det är av vikt att tillämpningen blir mer likartad inom unionen. Det är därför lämpligt att det i rättsaktens ingress införs en rekommendation som ger vägledning om hur allvarlig risk bör tolkas.

Artikel 7

Vi ställer oss mycket tveksamma till förslaget om att införa möjlighet till partnerskap för överenskommelse mellan marknadskontrollmyndigheter och ekonomiska aktörer. Detta utifrån risken att myndigheten i ett senare skede av handläggning av exempelvis marknadskontrollärenden gällande den ekonomiska aktören skulle kunna hamna i ett läge där myndighetens oberoende kan ifrågasättas och att enskilda tjänstemän blir jäviga. Jämför härvidlag bestämmelserna om legalitet, objektivitet och proportionalitet i 5 § och om jäv i 16–17 §§ nya förvaltningslagen (2017:900). Mot bakgrund av detta avstyrker Transportstyrelsen det som föreskrivs i artikel 7.

Artikel 8

Av artikel 8 framgår att marknadskontrollmyndigheter får ingå samförståndsavtal med företag eller organisationer för att som ett alternativ finansiera verksamhet i syfte att främja överensstämmelse för vissa kategorier av produkter. Transportstyrelsen motsätter sig att denna typ av regler införs då vi anser att sådana avtal medför en risk för förtäckt stöd till tillverkare av produkter.

Artikel 14.3 (f)

Transportstyrelsen anser att alternativ krävs till befogenheten att ta prover av produkter gratis, i syfte att upptäcka bristande överensstämmelse och erhålla bevis. Vissa produkter har ett betydande värde eller tillverkas i enstaka exemplar.

Artikel 14.3 (g)

Det bör finnas alternativ till kontroll av produkter som gjorts tillgängliga på marknaden. För exempelvis stora kostsamma produkter som tillverkas i enstaka exemplar bör det finnas andra alternativ än testinköp innan produkten gjorts tillgänglig på marknaden exempelvis kontroll i produktionen. Skulle testinköp vara enda alternativet kommer det att innebära oproportionerligt stora kostnader för testinköp av vissa produkter. Även alternativ till det arbete unionsprovningensanläggningar kommer att utföra behövs. Om inget alternativ medges kommer detta att innebära oproportionerligt stora kostnader för inköp och transport av de ovan nämnda produkterna för myndigheterna som är marknadskontrollmyndighet för denna typ av produkter.

I övrigt ser Transportstyrelsen vissa kostnadsökningar med förslagen i förordningen. Enligt kommissionens vägledning i 2016 års blå bok om genomförandet av EU:s produktbestämmelser upphör kraven om marknadskontroll att gälla då produkten nått slutanvändaren och inte längre anses vara ny. I den nya förordningen utökas reglerna att även omfatta begagnade produkter genom att den hänvisar till direktiv 2001/95/EG som även gäller begagnade produkter. Utökningen av marknadskontrollen till att även omfatta begagnade produkter kräver betydligt utökade resurser för Transportstyrelsen och därmed utökad finansiering.

Resursförstärkningar kommer att krävas för att Transportstyrelsen tillsammans med tullen ska kunna identifiera tillverkare som är tillförlitliga. Transportstyrelsen föreslår möjligheten om ett förenklat förfarande för att kunna godkänna företag som sedan tidigare har visat sig uppfylla produktkraven. Förslaget är att det skulle vara möjligt att förlita sig på tillverkarens dokumentation.

Artikel 20

Artikeln innehåller bestämmelser om att kommissionen får utse unionsprovningensanläggningar. Vi förstår inte syftet med detta mer än att man från lagstiftarens sida anser att man idag kan ifrågasätta de provningensanläggningar för olika typer av bedömning av överensstämmelse som finns vad gäller deras kunskaper, kvalifikationer, oberoende med mera. Vi anser att detta innebär ett misstroende mot de provningensanläggningar

som finns och därmed ett ifrågasättande av all godkännandeverksamhet. Om det är så att det finns brister i nuvarande system så borde man istället se över de nuvarande reglerna som finns för dessa provningsanläggningar för att upprätthålla förtroendet för dessa. Transportstyrelsen avstyrker det som föreskrivs i artikel 20.

Artikel 24

Artikel 24 handlar om förfarande för begäran om ömsesidig hjälp mellan marknadskontrollmyndigheter i olika medlemsländer. Det är av stor vikt att det i artikeln också införs en bestämmelse om att den begärande myndigheten först ska ha vidtagit alla åtgärder som rimligen kan förväntas för att kommunicera med den ekonomiska aktören i syfte att få denna att genomföra åtgärder så att produkten blir i överensstämmelse med unionslagstiftningen. Om dessa försök misslyckas så ska den tillfrågade myndigheten naturligtvis bistå med hjälp enligt förslaget. Denna synpunkt bygger på tidigare gjorda erfarenheter när utländska myndigheter begärt stöd av oss utan att själva först vidtagit tillräckliga åtgärder.

Artikel 29

Vi ställer oss frågande till artikelns bestämmelse om att vi som förvaltningsmyndighet ska prioritera ärenden gällande produkter från en godkänd ekonomins aktör framför andra ärenden. Detta avviker enligt vår mening från principerna om god förvaltning och handläggning av ärenden i nya förvaltningslagen. Om det finns behov av att föreskriva något om handläggningen av dessa ärenden föreslås att man beaktar de principer som nämns i våra kommentarer till artikel 7.

Europaparlamentets och rådets förordning om ömsesidigt erkännande av varor som lagligen saluförs i en annan medlemsstat

Artikel 1

”Denna förordning fastställer regler och förfaranden avseende medlemsstaternas tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande i enskilda fall, i förhållande till varor som lagligen saluförs i en annan medlemsstat och omfattas av artiklarna 34 och 36 i EUF-fördraget”. Vi menar att utifrån syftet med regleringen är en mer adekvat lydelse av artikeln: förordningen fastställer regler och förfaranden när medlemsstaten inte tillämpar principen om ömsesidigt erkännande utan avser att begränsa tillträdet på dess territorium för en vara. Vi ifrågasätter också varför lydelsen ”lagligen saluförs” används istället för lydelsen ”lagligen tillhandahållits”. Varor kan ges tillträde till marknaden på olika sätt och med denna lydelse skulle tillämpningen begränsas. Detta är enligt vår mening inte lämpligt.

Artikel 2.2 och 2.3

I artikel 2.3 finns en definition av nationella tekniska regler och i artikel 2.2., så som det får förstås, en definition av förvaltningsbeslut. Definitioner bör finnas på ett och samma ställe, här bland de andra definitionerna i artikel 3. Enligt artikel 2.2 inbegriper förvaltningsbeslut alla administrativa åtgärder som har samma eller väsentligen samma rättsverkan som ett beslut. Vi menar att det finns behov av att i en definition göra tydligt att förvaltningsbeslut enligt förordningen inte avser sådana föreskrifter som avses i 8 kap. regeringsformen.

Artikel 6

Här ges möjlighet för behöriga myndigheter att tillfälligt under tiden för en bedömning av en vara begränsa hur varan får tillhandahållas på marknaden om den utgör en allvarlig risk. Enligt vår erfarenhet skiljer sig tolkningen av vad som är en allvarlig risk sig åt mycket mellan medlemsländerna. Det är därför lämpligt att det i rättsaktens ingress införs en rekommendation som ger vägledning om hur allvarlig risk bör tolkas.

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef juridik Lena Ersson, Väg- och järnväg, Sjö- och luftfartsdirektör Gunnar Ljungberg, handläggare Hans Norén och jurist Jonas Malmstig, Väg- och järnväg, handläggare Christer Bergström och jurist Annika Sandström Johansson, Sjö- och luftfart och utredare Camilla Pettersson, Strategisk utveckling och förvaltning, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils
Ställföreträdande generaldirektör