

ju.registrator@regeringskansliet.se  
ud.registrator@regeringskansliet.se  
anders.bagge@regeringskansliet.se  
agnes.abrahamsson@regeringskansliet.se

## **Remiss EU-kommissions förslag till produktsäkerhetspaket i form av förordning om allmän produktsäkerhet samt förordning om marknadskontroll**

Transportstyrelsen vill efter genomgång av rubricerad remiss lämna följande synpunkter.

### **Allmänt**

Transportstyrelsen är positiv till att marknadskontrollen förbättras och får förutsättningar att tillämpas enhetligt i medlemsländerna.

Ytterligare utredning är nödvändig för att se hur produktsäkerhet förhåller sig till befintliga såväl som föreslagna sektorsspecifika regleringar på sjöfartsområdet, inte minst med avseende på privatimport och marknadskontroll. Samordning av arbetet är viktigt såväl nationellt som på EU-nivå.

Förslaget om förordning om marknadskontroll kommer att medföra ytterligare administrativa bördor och ökade kostnader för näringen. Ett genomförande av förordningen kommer även att innebära en utökad verksamhet för Transportstyrelsens del.

Transportstyrelsen saknar idag bemyndigande för förordning 765/2008 om ackreditering och marknadskontroll. I samband med antagandet av förordningarna önskar Transportstyrelsen att ett bemyndigande tilldelas myndigheten.

## **Förordningen om konsumentprodukters säkerhet**

### *Artikel 13 – Undantag för ekonomiska aktörer*

I artikel 13 beskrivs undantag för ekonomiska aktörer från att underrätta marknadskontrollmyndigheter när man tillhandahållit en produkt som innebär risker. Dessa undantag bör tas bort och marknadskontrollmyndigheten bör alltid underrättas om en produkt innebär risker, om man inom unionen vill ha en hög skyddsnivå.

### *Artikel 15 – Kommissionens befogenhet*

I artikel 15 punkt 3 handlar det om att kommissionen ska ges befogenhet att fastställa vilka produkter, produktkategorier eller produktgrupper som kan utgöra en allvarlig risk. Detta förfarande (med en lista över produkter som kan innebära allvarlig risk) kan komma att utgöra en begränsning av möjligheten för marknadskontrollmyndigheterna men även för kommissionen att klassificera en produkt som att den innebär en allvarlig risk om den inte finns med i listan. Detta förhållande gäller även på nya produkter som inte implementerats i listan.

## **Förordningen om marknadskontroll av produkter**

### *Allmänna synpunkter*

I artikel 16 punkt 1 har det engelska ordet ”instruct” översatts till ”beordra”. Detta verkar inte vara korrekt översättning i detta sammanhang. Den korrekta översättningen borde istället vara *instruera*.

### *Samordning med sektorspecifika rättsakter*

Paketet om produktsäkerhet och marknadskontroll får betydande påverkan på flera andra direktiv. Transportstyrelsens marknadskontroll på sjöfartsområdet avser produkter som omfattas av fritidsbåtsdirektivet 94/25/EG samt direktivet 96/98/EG om marin utrustning. Båda dessa direktiv är för närvarande föremål för revision. Transportstyrelsen anser att det är av stor vikt att kommissionen och rådet noggrant samordnar de olika förhandlingarna för att säkerställa att utformningen av det övergripande produktsäkerhetspaketet så långt som möjligt harmoniserar med sektorspecifika regleringar om produktsäkerhet och marknadskontroll. Även regeringen behöver samordna arbetet med de olika förslagen.

### *Ekonomiska konsekvenser*

I motiveringen under rubriken ”Proportionalitet” sägs att ändringarna genom förordningen inte medför några onödiga bördor eller kostnader för näringslivet, särskilt inte de små och medelstora företagen, eller den offentliga förvaltningen. Man jämför då troligen med de krav som fastställts genom förordning 765/2008 och inte det verkliga förhållandet där tillverkarna endast i begränsad omfattning lever upp till kraven och där marknadskontroll i praktiken inte utförs på föreskrivet sätt.

Direktivet 96/98/EG om marin utrustning är inte anpassat till förordning 765/2008. En sådan anpassning har introducerats först genom kommissionens förslag till nytt direktiv om marin utrustning som presenterades i december 2012.<sup>1</sup> Inte heller fritidsbåtsdirektivet 94/25/EG är helt anpassat till förordning 765/2008 men går mot en anpassning under den pågående revisionen som inleddes under slutet av 2011.<sup>2</sup>

En anpassning till de nya bestämmelserna medför en hel del arbete och kostnader för marknadskontrollmyndigheterna, särskilt med tanke på de myndigheter som idag inte uppfyller kraven i den nuvarande förordningen. En förväntad effekt i fritidsbåtssektorn, beroende på regelverkets komplexitet som ofta styrs av storbåtsindustrin, kan bli att en stor del av den svenska småbåtsindustrin får svårigheter att leva upp till kraven och riskerar att slås ut. Dessa tillverkare har ofta sin verksamhet i glesbygd där arbetstillfällena är få.

Artikel 5 i förslaget ställer krav på medlemsstaterna att anförtro marknadskontrollmyndigheterna de resurser och medel som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter på rätt sätt. Samma skrivning finns i förordningen 765/2008. Transportstyrelsens bedömning är att förslaget kommer att innebära ett ökat behov av resurser hos den marknadskontrollerande myndigheten, idag Transportstyrelsen. Ett ökat resursbehov lyftes fram redan i regeringens Fakta-PM i samband med att förslaget till nytt fritidsbåtsdirektiv presenterades.<sup>3</sup> I det initiala skedet bedömdes detta behov kunna hanteras inom Transportstyrelsens dåvarande ram. Med det nya förslaget till förordning om marknadskontroll av produkter utökas kraven på marknadskontrollmyndigheterna ytterligare. Transportstyrelsens erfarenheter från tidigare utförd marknadskontroll, samt en jämförelse med hur marknadskontrollen för fritidsbåtar är organiserad i Finland, gör att myndigheten bedömer att en resursförstärkning med upp till

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets ärendefil med arbetsdokument:  
[http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2012/0358\(COD\)](http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2012/0358(COD))

<sup>2</sup> Europaparlamentets ärendefil med arbetsdokument:  
<http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?id=593155>

<sup>3</sup> [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/EU/Fakta-PM-om-EU-forslag/Fritidsbatsdirektivet\\_GZ06FPM14/](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/EU/Fakta-PM-om-EU-forslag/Fritidsbatsdirektivet_GZ06FPM14/)

6 årsarbetskrafter troligen är nödvändig för att kunna utföra de uppgifter som Transportstyrelsen enligt förslaget till förordning är ålagd att utföra beträffande fritidsbåtar.

När det gäller direktivet 96/98/EG för marin utrustning så pågår som nämnts ovan en revision. Förslaget som presenterades i december 2012 innebär en tillnärmning till förordningen 765/2008. I regeringens Fakta-PM har noterats att förslaget medför en betydligt mer långtgående skyldighet för Sverige att bedriva marknadskontroll och att det inte kan uteslutas att Transportstyrelsen behöver ytterligare resurser för att klara det ökade uppdraget.<sup>4</sup>

Förslaget kommer att innebära både ökat behov av resurser och merkostnader vilket också har konstaterats i regeringens Fakta-PM. Transportstyrelsen har gjort en bedömning av vilka kostnader det rör sig om för myndigheten. Den årliga kostnaden, beroende på hur många produkter som kontrolleras, kan bli mellan 6 – 10 miljoner kronor per år. Antal produkter ligger då mellan 50 – 400 stycken. Det kan behövas 4 – 8 årsarbetskrafter. Inköpskostnader av produkter för provning ligger i storleksordningen på ca 3 miljoner kronor vilket är medräknat i ovanstående totala kostnad. Att testa/prova produkter hos ett testhus om myndigheten inte har egen möjlighet att göra detta kostar mellan 6 000 – 100 000 kronor och kanske mer per produkt beroende komplexiteten hos produkten samt provningsstandarder.

Transportstyrelsen kommer troligen att behöva skapa ett databaserat system för att systematiskt samla information om de kontroller som utförs. Transportstyrelsen behöver också bygga upp underlag för riskbaserad marknadskontroll som bl.a. ska ligga till grund för utarbetande av den årliga marknadskontrollplanen och som även ska ge underlag till den årliga rapporten som enligt förslaget ska skickas till kommissionen. Kostnaden för ett sådant system kan bara uppskattas preliminärt i det här initiala skedet. En kostnadsuppskattning, som bygger på information om systemet Q-Pulse som används av marknadskontrollmyndigheten för fritidsbåtar i Finland, är cirka 600 000 kronor för anskaffande av systemet och cirka 75 000 kronor för årlig avgift och underhåll. Kostnaden för konfigurering är cirka 100 000 kronor samt cirka 25 000 kronor i utbildningskostnad per person. Beräkningarna får dock anses vara lågt räknade. Transportstyrelsen kommer att se över underlaget i takt med att förslaget går igenom och Transportstyrelsen får en helhetsbild över hur olika krav ska samverka med varandra.

---

<sup>4</sup> [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/EU/Fakta-PM-om-EU-forslag1/Direktiv-om-marin-utrustning\\_H006FPM49/](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/EU/Fakta-PM-om-EU-forslag1/Direktiv-om-marin-utrustning_H006FPM49/)

När det gäller finansieringen av systemet på fritidsbåtssidan har Transportstyrelsen följande kommentarer.

Då marknadskontroll ska ske med utgångspunkt från riskbedömning och inte är periodiskt återkommande kan inte kostnaden för verksamheten täckas av avgifter för de som kontrolleras. Kostnaden måste därför slås ut på ett betydligt bredare underlag. En finansieringsmodell kan vara en avgift på nybåtsförsäljning, vattenskoterförsäljning och import. Avgiften bör då kopplas till båtens värde. En sådan finansieringsmodell har fördelen att den är kopplad till den produkt som ska marknadskontrolleras.

En annan tänkbar finansiering är att införa registreringsavgift för båtar och vattenskotrar, vilket då skulle kräva ett fritidsbåtsregister. I det nya förslaget till fritidsbåtsdirektiv som är under förhandling, ställs krav på medlemsländerna att de ska säkerställa att produkterna inte tillhandahålls på marknaden eller tas i bruk om de inte uppfyller kraven. För att detta ska vara möjligt kan det inte uteslutas att det kan blir relevant för medlemsstaterna att inrätta ett fritidsbåtsregister.

#### *Enhetlig tillämpning*

Ett syfte med förslaget är att åstadkomma en enhetligare tillämpning av reglerna för marknadskontroll i medlemsstaterna. I beaktandeskålet 41 sägs att det, för att uppnå en väl fungerande marknad, krävs en enhetlig marknadskontroll och enhetliga insatser från alla behöriga myndigheter.

Transportstyrelsen anser att det finns en risk att sådana skrivningar leder till att samma saker kontrolleras av alla marknadskontrollmyndigheter inom EU för en viss sektor. Kontrollen får i så fall inte tillräcklig koppling till den aktuella risken för en produkt som ju varierar beroende på bl.a. beståndet av produkterna på respektive marknad. Riskerna varierar mellan medlemsländerna – det kalla vattnet i Sverige är ett exempel på att olika risknivåer i medlemsländerna medför att det är olika saker som är viktiga att kontrollera. Enligt Transportstyrelsens mening är det viktigt att en sådan flexibilitet finns med i förordningen och att marknadskontrollen grundas ur en riskbedömning.

#### *Artikel 1- Syfte*

Transportstyrelsen konstaterar att förordningen i stor utsträckning fokuserar på kontroll vilket även framgår av syftesbeskrivningen i artikel 1. Enligt Transportstyrelsens mening bör man inte bara fokusera på kontroll – i många fall är t.ex. kunskapsbrist den bakomliggande orsaken till bristerna och då kan information om reglerna vara den åtgärd som i första hand leder till att produkterna som släpps på marknaden uppfyller kraven. Syftet med förordningen är inte helt i linje med definitionen av marknadskontroll i

artikel 3(11), som medger en önskvärd valmöjlighet för marknadskontrollmyndigheten att vidta de åtgärder som bäst leder till att syftet med marknadskontrollen uppnås.

#### *Artikel 10 - Avgifter*

I artikel 10 punkt 8 bör det förtydligas till att även innefatta att myndigheterna får ta ut avgift från de ekonomiska aktörerna för samtliga kostnader som myndigheten haft för att konstatera att en produkt inte uppfyller de harmoniserade kraven på produkten. Ett exempel på detta är när myndigheten gör en stickprovskontroll där produkten inte uppfyller de harmoniserade kraven och den ekonomiska aktören frivilligt vidtar korrigerande åtgärder. Även i detta fall ska myndigheten kunna ta ut avgift för sina kostnader för provning etc.

#### *Artikel 17 – privat införsel*

Transportstyrelsen konstaterar inledningsvis att det ofta uppstår oklarheter om hur gällande regler om privat import, framför allt som härrör från fritidsbåtsdirektivet, ska tillämpas. Bland annat har det i svensk tillämpning upplevts som oklart huruvida fritidsbåtar eller skotrar som importerats för eget bruk kan förbjudas att släppas ut på marknaden. Otydligt formulerade bestämmelser leder således till en oklar tillämpning.

Transportstyrelsen anser att det är av stor vikt att det i förslaget till ny förordning om marknadskontroll tydliggörs i vilken utsträckning privatimportörer omfattas. Frågan om privatimport illustrerar behovet dels av att samordna arbetet med produktsäkerhetspaketet och de sektorsspecifika rättsakterna på EU-nivå, dels av nationell samordning av rådsarbetet.

Transportstyrelsen noterar vidare att regleringen av privat införsel i förslaget skiljer sig åt från den reglering av privat import i det förslag till nytt fritidsbåtsdirektiv som är under förhandling. I artikel 20(2) i förslaget till nytt fritidsbåtsdirektiv fastställs i vissa fall långtgående skyldigheter för privata importörer att, innan en produkt tas i bruk, genom efterkontrollförfarande ta fram teknisk dokumentation, anbringa CE-märkning m.m. Regleringen av privat införsel, som den nu presenteras i artikel 17 i förslag till förordning om marknadskontroll av produkter, innebär att dessa produkter inte ska kontrolleras i samband med införseln. Om förslaget vinner gehör och även införs i det nya fritidsbåtsdirektivet, lär konsekvensen bli att Transportstyrelsen som marknadskontrollmyndighet kommer att ha begränsade möjligheter att i senare skede säkerställa att produkterna uppfyller den relevanta kravbilderna innan de tas i bruk.

Ytterligare utredning är nödvändig för att utröna hur produktsäkerhetspaketet förhåller sig till befintliga såväl som föreslagna sektorspecifika regleringar på sjöfartsområdet, inte minst med avseende på privatimport och marknadskontroll. Även om ett syfte med förslaget sägs vara att minska antalet rättsakter som innehåller regler om marknadskontroll, skriver man också att reglerna kan kompletteras med sektorspecifika regler. Regleringarna bör hanteras parallellt för att undvika framtida tillämpningsproblem.

---

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Birgitta Hermansson, väg- och järnvägsavdelningen, avdelningschef Ingrid Cherfils, sjö- och luftfartsavdelningen, och utredare miljö Camilla Pettersson, GD-staben, den senare föredragande.

Jacob Gramenius  
Stabschef