

Framställan

Datum

2019-01-17

Upprättad av

Bo Nilsson

Väg och järnväg

Enheten för teknik och trafik

Sektion fordonsteknik väg

Framställan om ändring i fordonsförordningen (2009:211)



Innehåll

FACKORDLISTA	3
SAMMANFATTNING	4
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	6
BAKGRUND	8
ÄNDRA 7 KAP. 3 § TREDJE STYCKET FORDONSFÖRORDNINGEN.....	10
ÄNDRA 7 KAP. 4 § TREDJE STYCKET FORDONSFÖRORDNINGEN.....	11
ANMÄLAN GENOM TJÄNSTEDIREKTIVET OCH TEKNISKA FÖRESKRIFTER	12
KONSEKVENSER	14
1. Vad är problemet/anledningen till regleringen?	14
2. Vad ska uppnås?	15
3. Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd (nollalternativet)?	16
4. Vilka möjliga lösningar finns?	17
4.1 Alternativ som inte innebär reglering	17
4.2 Regleringsalternativ	18
5. Samhällsekonomisk analys	19
5.1 Företag.....	19
5.2 Medborgare.....	21
5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner	21
5.4 Externa effekter	21
6. Fördelningsanalys.....	21
7. Jämförelse av alternativen och vårt förslag	22
8. Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	22
9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?.....	22
FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	23

Fackordlista

Behörig myndighet – i artikel 42, antingen den godkännande myndigheten eller en utsedd myndighet, eller ett ackrediteringsorgan som agerar på dessas vägnar (se artikel 3, 2007/46/EG).

Godkännandemyndighet – myndighet som i en medlemsstat har behörighet att handlägga dels samtliga led i förfarandet för godkännande av en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet eller i ett enskilt godkännande av ett fordon, dels tillståndsförfarandet, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla intyg om godkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utse de tekniska tjänsterna och att se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse (se artikel 3, 2007/46/EG).

Nationellt ackrediteringsorgan – det enda organet i en medlemsstat som har statligt bemyndigande att genomföra ackrediteringar (se artikel 2, 765/2008).

Teknisk tjänst – organisation eller organ som har utsetts av en medlemsstats godkännandemyndighet för att som kontrolllaboratorium 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 (se artikel 3, 2007/46/EG).

Typgodkännande – förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven (se artikel 3, 2007/46/EG).

Sammanfattning

En teknisk tjänst är ett organ som har utsetts för att utföra provning och inspektioner för godkännandemyndighetens räkning. Av fordonsförordningen (2009:211) framgår att en teknisk tjänst som är etablerad i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) måste vara anmäld som teknisk tjänst av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten eller ackrediterad av ett behörigt ackrediteringsorgan där.

Den nuvarande svenska regleringen begränsar godkännandemyndighetens möjligheter att nyttja andra organ som besitter specifik och efterfrågad kompetens i typgodkännandesammanhang. Behovet av att kunna göra detta förväntas öka med hänsyn till den snabba tekniska utvecklingen med exempelvis ökad automatisering av trafiksystemet.

I och med Storbritanniens utträde ur EU har det dessutom uppkommit akut behov av att kunna använda fler aktörer än som är möjligt i dag för provning och inspektioner. Tillverkare (även svenska) kommer att tvingas vända sig till en ny godkännandemyndighet i samband med utträdet. Flertalet tillverkare har redan planerat att vända sig till Transportstyrelsen, som är den svenska godkännandemyndigheten. De nuvarande svenska bestämmelserna för utseende och anmälan av teknisk tjänst i 7 kap. fordonsförordningen hindrar dem emellertid från att använda den aktör som de har för avsikt att använda för sin provningsverksamhet.

Anledningen till det är bland annat att aktören har varit utsedd och anmäld som teknisk tjänst av den brittiska godkännandemyndigheten. I och med Storbritanniens utträde kan aktören inte längre anses vara utsedd och anmäld i en medlemsstat inom EES. Aktören har heller ingen ackreditering i den EU-medlemsstat där den nu är etablerad. Följden blir att Transportstyrelsen inte kan utse och anmäla den aktör som tillverkarna avser att arbeta med som teknisk tjänst efter att Storbritannien lämnar EU. I typgodkännandesammanhang är det provningen som är mest resurskrävande, både vad gäller tid och pengar och att inleda ett samarbete med en ny teknisk tjänst är kostsamt för dessa tillverkare.

Fordonsförordningens nuvarande lydelse avseende anmälan av tekniska tjänster är ett införlivande av ramdirektivet 2007/46/EG. Sedan införlivandet har tre EU-förordningar avseende typgodkännande¹ trätt i kraft som

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadsstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadsstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar,

Framställan

Datum

2019-01-17

omfattar förutsättningar för utseende och anmälan av tekniska tjänster. Fordonsförordningen går utöver den harmoniserade lagstiftningen eftersom den kräver att tekniska tjänster etablerade utanför Sverige antingen måste vara utsedda av medlemsstaten där de är etablerade eller vara ackrediterade av den medlemsstaten.

Transportstyrelsen har utrett frågan och föreslår att 7 kap. 3 och 4 §§ fordonsförordningen ändras så att det öppnas upp för tekniska tjänster som är etablerade i en medlemsstat inom EES, men anmälda eller ackrediterade i en annan medlemsstat, att utses som tekniska tjänster i Sverige. Det ökar den fria rörligheten för berörda aktörer, och den föreslagna ändringen gör att förordningen blir bättre anpassad till gällande EU-rätt.

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 för 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 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Författningsförslag

Förslag till

förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 och 4 §§ fordonsförordningen (2001:211) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

3 §²

En teknisk tjänst ska vara etablerad inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

En teknisk tjänst som är etablerad i Sverige ska vara ackrediterad enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

En teknisk tjänst som är etablerad i någon annan medlemsstat inom EES ska vara *anmäld som teknisk tjänst av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten eller ackrediterad av ett behörigt ackrediteringsorgan där.*

En teknisk tjänst som är etablerad i någon annan medlemsstat inom EES ska vara

1. anmäld som teknisk tjänst av behörig myndighet i en medlemsstat inom EES, eller

2. ackrediterad av behörigt ackrediteringsorgan i en medlemsstat inom EES.

En teknisk tjänst som är etablerad i någon annan medlemsstat inom EES men som inte är anmäld eller ackrediterad enligt tredje stycket ska på annat sätt visa godkännandemyndigheten att den uppfyller kravet på kompetens och lämplighet i 2 §.

² Senaste lydelse 2019:XXX.

Framställan

Datum

2019-01-17

4 §³

En ansökan om att utses till organ som ska anmälas som teknisk tjänst ska ges in till godkännandemyndigheten.

Om sökanden är etablerad i Sverige ska ett intyg om ackreditering och en bedömningsrapport som avses i 6 § bifogas ansökan.

Om sökanden är etablerad i någon annan medlemsstat inom *det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet*, ska *en bedömningsrapport som har upprättats av den behöriga myndigheten i den staten, eller ett intyg om ackreditering som har utfärdats av ett behörigt ackrediteringsorgan där, bifogas ansökan.*

Om sökanden är etablerad i någon annan medlemsstat inom *EES* ska *något av följande bifogas ansökan:*

1. En bedömningsrapport som har upprättats av en behörig myndighet i en medlemsstat inom EES.

2. Ett intyg om ackreditering som har utfärdats av ett behörigt ackrediteringsorgan i en medlemsstat inom EES.

3. En bedömningsrapport som har upprättats enligt 6 § andra stycket.

Denna förordning träder i kraft den xx februari 2019.

³ Senaste lydelse 2019:xxx

Bakgrund

Transportstyrelsen är genom fordonsförordningen (2009:211) utsedd som svensk godkännandemyndighet. Som sådan ansvarar myndigheten för typgodkännandeverksamheten i Sverige. Typgodkännande är ett förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga tekniska kraven och administrativa bestämmelserna och kan således sättas på den gemensamma EU-marknaden. Typgodkännandemyndigheten meddelar ett typgodkännande på grundval av provning som har utförts av en teknisk tjänst.

Myndigheten är även ansvarig för utseende och anmälan av de tekniska tjänsterna. Förutsättningarna för tekniska tjänster är reglerade i EU-lagstiftningen⁴. I lagstiftningen finns bland annat referenser till standarder som de tekniska tjänsterna ska uppfylla för att få utses samt hur bedömning av den tekniska tjänsten ska genomföras för att säkerställa att den sökande uppfyller kraven.

Direktiv 2007/46/EG⁵ om typgodkännande av motorfordon (ramdirektivet) avseende utseende och anmälan av tekniska tjänster är införlivat i svensk lagstiftning genom fordonsförordningens 7 kapitel och genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:72) om utseende och anmälan av organisation för Transportstyrelsens räkning som teknisk tjänst. När det gäller förutsättningar för utseende och anmälan av tekniska tjänster har fordonsförordningen mer långtgående krav än de givna i EU-lagstiftningen i och med att den ställer krav på att svenska tekniska tjänster ska vara ackrediterade enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008⁶ och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Den ställer även krav på att tekniska tjänster etablerade i någon annan medlemsstat inom EES antingen ska vara anmälda av den behöriga

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads tillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads tillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, 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 för 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 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93

Framställan

Datum

2019-01-17

myndigheten i den medlemsstaten eller vara ackrediterade av ett behörigt ackrediteringsorgan i den medlemsstaten (se 7 kap. 3 § fordonsförordningen).

Enligt fordonsförordningen ska tekniska tjänster etablerade i Sverige, bedömas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC). Resultatet av den bedömningen ska redovisas i en bedömningsrapport upprättad av SWEDAC. För ansökan av tekniska tjänster etablerade utanför Sverige, men inom EES, finns i dag två förutsättningar enligt 7 kap. 4 § fordonsförordningen. I det första fallet, där den sökande är anmäld som teknisk tjänst av medlemsstaten där den är etablerad, ska en bedömningsrapport som upprättats av den behöriga myndigheten bifogas ansökan om utseende och anmälan som teknisk tjänst. I det andra fallet ska ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett behörigt ackrediteringsorgan i den medlemsstat där organet är etablerat bifogas ansökan. Om det inte bifogats en bedömningsrapport till ansökan ska en bedömningsrapport i stället upprättas av godkännandemyndigheten, det vill säga Transportstyrelsen, enligt 7 kap. 6 § andra stycket fordonsförordningen.

Storbritanniens utträde ur EU

Utträdet ur EU innebär att Storbritannien kommer att vara tredjeland i förhållande till EU. Det betyder bland annat att de då inte längre kan utfärda några nya EU-typgodkännanden för fordon och inte längre förvalta de typgodkännanden de tidigare utfärdat i egenskap av att vara medlemsstat i EU. Storbritannien är som medlemsstat i EU en av de största typgodkännandeaktörerna för EU-rättsakter, och det betyder att det är en stor mängd typgodkännanden som ett stort antal tillverkare som måste se till att de hanteras av en annan godkännandemyndighet inom EU.

Transportstyrelsen har sedan hösten 2017 fått förfrågningar från ett flertal tillverkare om att ta över de typgodkännanden som har utfärdats av Storbritannien. De som kontaktat Transportstyrelsen har uttryckt en önskan om att samarbeta med Transportstyrelsen som godkännandemyndighet, inte bara för att överta de av Storbritannien redan utfärdade typgodkännandena utan även på längre sikt för nya typgodkännanden. Det har initialt rört sig om ett antal svenska tillverkare, men även ett stort antal utländska tillverkare har visat intresse för ett långsiktigt samarbete med Transportstyrelsen som godkännandemyndighet.

Transportstyrelsen har tagit sig an utmaningen att möta det behov som tillverkarnas förfrågningar innebär. Det är framför allt en utmaning i förhållande till den verksamhet som Transportstyrelsen bedriver i dag. Transportstyrelsen hanterar cirka 300 typgodkännanden årligen. I och med

Framställan

Datum

2019-01-17

Storbritanniens utträde kan det handla om en tiofaldig ökning, kanske till och med mer. En viktig förutsättning för att det ska gå att genomföra en sådan anpassning av en utökad typgodkännandeverksamhet är att Transportstyrelsen kan utse och anmäla de tekniska tjänster som tillverkarna avser att använda sig av. Vissa tekniska tjänster som tillverkarna använder sig av i dag kommer i och med utträdet att förlora sin status som teknisk tjänst för EU-rättsakter då dessa kommer vara etablerade utanför EU eller enbart vara utsedda av Storbritannien.

Det har på senare tid visat sig att en av de aktörer som ett flertal av de aktuella tillverkarna tänker använda sig av för sin provningsverksamhet mot EU-rättsakter inte kan utses och anmälas av Transportstyrelsen. Det rör sig om en aktör etablerad inom EU, men den aktören är varken utsedd av den behöriga myndigheten eller har en ackreditering i den medlemsstat där den är etablerad. Konsekvensen av dagens lydelse i fordonsförordningen blir att den aktören inte kan utses eller anmälas som teknisk tjänst av Transportstyrelsen. Det betyder att Transportstyrelsen inte kan utfärda några typgodkännanden baserade på provningar utförda av den aktören. Det innebär även att tillverkarna antingen behöver hitta en annan godkännandemyndighet som kan utse och anmäla den aktuella aktören och som dessutom har tillräckliga resurser att hantera den tillkommande verksamheten, eller byta till en annan teknisk tjänst. Inget av dessa alternativ är att föredra och risken finns att tillverkare inte kan göra det som krävs för att sätta sina produkter på marknaden.

Ändra 7 kap. 3 § tredje stycket fordonsförordningen

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att en teknisk tjänst som är etablerad i en annan medlemsstat inom EES ska vara anmäld som teknisk tjänst av behörig myndighet i en medlemsstat eller ackrediterad av ett behörigt ackrediteringsorgan. Om en teknisk tjänst inte uppfyller kraven på anmälan eller ackreditering ska den på annat sätt visa godkännandemyndigheten att den uppfyller kravet på kompetens och lämplighet.

Skälen till förslaget: Av 7 kap. 3 § framgår att en teknisk tjänst ska vara etablerad inom EES. För tekniska tjänster etablerade i annan medlemsstat inom EES än Sverige gäller att de antingen ska vara anmälda som teknisk tjänst av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten eller ackrediterad av behörigt ackrediteringsorgan där. För att ett organ ska kunna utses som teknisk tjänst krävs att det uppfyller kravet i 2 § om kompetens och

Framställan

Datum

2019-01-17

lämplighet, men även kraven i 3 §, se 7 kap. 7 §. En teknisk tjänst som är etablerad i en EES-medlemsstat utanför Sverige, men anmäld som teknisk tjänst i en annan medlemsstat, eller ackrediterad av behörigt organ i en annan medlemsstat, kan i dagsläget inte utses som teknisk tjänst i Sverige mot bakgrund av skrivningarna i 3 och 7 §§, trots att den tekniska tjänsten uppfyller kraven på kompetens och lämplighet. Detta gäller även organ som är etablerade i en annan medlemsstat inom EES men som inte är anmälda i den medlemsstaten eller som saknar ackreditering.

Transportstyrelsen föreslår att 3 § tredje stycket utformas så att anmälan och ackreditering inte behöver utgå från den medlemsstat där den tekniska tjänsten är etablerad. Däremot kvarstår kravet på antingen anmälan eller ackreditering i medlemsstat inom EES. Förslaget möjliggör för tekniska tjänster som är etablerade i en medlemsstat inom EES, men anmälda eller ackrediterade i en annan medlemsstat, att utses som tekniska tjänster i Sverige. Förslaget bidrar på så sätt till att öka den fria rörligheten för berörda aktörer.

Ett organ etablerat i en annan medlemsstat inom EES kan enligt 7 kap. 4 § fordonsförordningen ansöka om att utses och anmälas som teknisk tjänst i Sverige. Om de inte uppfyller kraven i 3 § tredje stycket kan de enligt 7 § inte utses som teknisk tjänst. För att dessa tekniska tjänster ska kunna verka för Sveriges räkning föreslås ett nytt fjärde stycke där det framgår att den tekniska tjänsten i stället ska visa godkännandemyndigheten att den uppfyller kravet på kompetens och lämplighet som beskrivs i 2 § fordonsförordningen.

Skälen till ändringen utvecklas i avsnitten Konsekvenser och Författningskommentar.

Ändra 7 kap. 4 § tredje stycket fordonsförordningen

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att en sökande som är etablerad i någon annan medlemsstat inom EES i stället kan bifoga en bedömningsrapport som har upprättats av godkännandemyndigheten i Sverige.

Skälen till förslaget: Den som vill utses till teknisk tjänst i Sverige ska ansöka om detta hos godkännandemyndigheten. I Sverige är Transportstyrelsen godkännandemyndighet. En sökande som är etablerad i en annan medlemsstat inom EES ska inkomma med antingen en bedömningsrapport

Framställan

Datum

2019-01-17

upprättad av behörig myndighet i den staten, eller ett intyg om ackreditering som har utfärdats av ett behörigt ackrediteringsorgan där. Om sökanden inte har en bedömningsrapport från behörig myndighet i den medlemsstaten som den är etablerad i kan Transportstyrelsen enligt 7 kap. 6 § andra stycket i stället upprätta en sådan bedömningsrapport. Avseende ackreditering krävs att sökanden innehar ett intyg från behörigt ackrediteringsorgan i den medlemsstat där den är etablerad. Om organet i stället innehar en ackreditering från behörigt ackrediteringsorgan i en annan medlemsstat än där den är etablerad uppfyller sökanden inte kraven i 4 § tredje stycket.

En bedömningsrapport upprättas före en behörig myndighet fattar beslut om att utse en teknisk tjänst. Så som 4 § tredje stycket är formulerat i dag måste sökanden bifoga ett intyg om ackreditering om bedömningsrapporten saknas. Detta trots möjligheten för Transportstyrelsen att upprätta en bedömningsrapport enligt 6 § andra stycket. Ett organ som inte avser att utses och anmälas i den medlemsstat där det är etablerat och som saknar intyg om ackreditering eller innehar ackreditering från ackrediteringsorgan i annan medlemsstat, kan i dag inte utses som teknisk tjänst i Sverige. Detta trots att det har den kompetens som behövs för den uppgift som anmälan avser och i övrigt är lämpat för uppgiften. Genom att i förordningstexten lägga till att en bedömningsrapport upprättad av godkännandemyndigheten enligt 6 § andra stycket kan bifogas ansökan öppnas möjligheten upp för fler aktörer att etablera sig på den svenska marknaden. Det bidrar även till att Sverige kan knyta sådan värdefull kompetens till sig som är nödvändig för att möta framtidens utmaningar inom teknikområdet.

Skälen för ändringen utvecklas under avsnitten Konsekvenser och Författningskommentar.

Anmälan genom tjänstedirektivet och tekniska föreskrifter

Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivets (2006/123/EG) artiklar 15.7 och 39.5, följer att nya krav på tjänsteleverantörer ska anmälas till kommissionen. Anmälan enligt tjänstedirektivet är, till skillnad från vad som gäller anmälan av tekniska regler, inte en förutsättning för att reglerna ska gälla. Som huvudregel gäller att tjänstedirektivet omfattar alla tjänster som inte uttryckligen är undantagna. Av 2 § 3 lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden framgår att tjänster på transportområdet inte ska omfattas av lagen och alltså inte heller tjänstedirektivet, se även artikel 2.2 d i tjänstedirektivet. Undantaget avseende transporttjänster omfattas av avdelning V i

Framställan

Datum

2019-01-17

EG-fördraget, se artikel 2.2 d i tjänstedirektivet (avdelning VI i EUF-fördraget). Vad som avses med transporttjänster kan till viss del utläsas av skäl 21 i tjänstedirektivet där det anges att transporttjänster, inklusive lokaltrafik, taxi och ambulanser samt hamntjänster bör undantas från direktivets tillämpningsområde. I skäl 33 anges att direktivet omfattar tjänster avseende certifiering och testning.

EU-domstolen har i domen Grupo Itevelesa SL, mfl. /OCA Inspección Técnica de Vehículos SA (mål C-168/14 punkt 47) slagit fast att fordonsbesiktningsverksamhet visserligen är sidoordnad i förhållande till transporttjänsten, men är dock en i förväg fastställd och oundgänglig förutsättning för utövande av den huvudsakliga transportverksamheten, vilket framgår av att fordonsbesiktning utförs för att öka trafiksäkerheten. Av ramdirektivet 2007/46 skäl 3 framgår att de tekniska krav som gäller för system, komponenter, separata tekniska enheter och fordon bör harmoniseras och att syftet med rättsakterna är att säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet, hälsoskydd, miljöskydd, energieffektivitet och skydd mot obehörig användning.

Mot bakgrund av ovanstående gör Transportstyrelsen bedömningen att författningsförslaget inte omfattas av tjänstedirektivets anmälningsplikt och därför inte behöver anmälas. En slutlig bedömning kan behöva göras vid ett senare tillfälle när författningsändringarna genomförts.

Transportstyrelsen gör även bedömningen att förslaget inte innehåller några anmälningspliktiga tekniska krav på produkter enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Konsekvenser

1. Vad är problemet/anledningen till regleringen?

Problemet med dagens reglering är att Transportstyrelsen, som godkännandemyndighet, inte kan utse tekniska tjänster som varken är utsedda av sin medlemsstat eller omfattas av en giltig ackreditering där. Det innebär en onödig begränsning för myndigheten genom att organ utesluts trots att de besitter specifik och efterfrågad kompetens. Behovet av nya aktörer förväntas öka i takt med den snabba tekniska utvecklingen, exempelvis den ökade automatiseringen av trafiksystemet och ett mer it-relaterat fokus. I den här nya situationen kan sådant behov dessutom uppstå akut.

Den nuvarande svenska regleringen kan begränsa möjligheten för organ som är etablerade utanför Sverige att verka på den svenska marknaden genom att bli tekniska tjänster för Transportstyrelsen. En sådan situation uppstår när en aktör som är etablerad i en EES-medlemsstat utanför Sverige inte är ackrediterad eller utsedd av etableringslandet, utan av en annan medlemsstat utanför Sverige. Med den nuvarande regleringen är det inte möjligt för den aktören att bli utsedd och anmäld som teknisk tjänst för Sverige, trots att aktören uppfyller de EU-harmoniserade kraven för tekniska tjänster genom att vara utsedd som teknisk tjänst i en medlemsstat inom EES.

I och med Storbritanniens utträde ur EU har det uppkommit ett behov av att möjliggöra detta snarast. För tillverkare är det ett stort steg att vända sig till en ny godkännandemyndighet, vilket de dock tvingas göra i samband med att Storbritannien lämnar EU. Steget att inleda ett nytt samarbete med en teknisk tjänst är ett ännu större steg. I typgodkännandesammanhang är det provningen som är mest resurskrävande, både vad gäller tid och pengar. Tillverkarna behöver därför hitta en godkännandemyndighet som kan utse och anmäla den aktör som de har för avsikt att vända sig till för sin provningsverksamhet efter utträdet.

Den aktör som de flesta av tillverkarna avser att använda efter utträdet kan dock inte uppfylla de nuvarande svenska nationella bestämmelserna för utseende och anmälan av teknisk tjänst i 7 kap. fordonsförordningen. Det beror bland annat på att aktören har varit utsedd och anmäld som teknisk tjänst av den brittiska godkännandemyndigheten. I och med Storbritanniens utträde kan den inte längre anses vara utsedd och anmäld i en medlemsstat inom EES. Aktören har heller ingen ackreditering i den EU-medlemsstat där den är etablerad. Därmed hamnar den i en situation där den i dag är utsedd

som teknisk tjänst utifrån EU-regelverket, men efter Storbritanniens utträde kan den inte utses och anmälas av Sverige.

Fordonsförordningens nuvarande lydelse om anmälan av tekniska tjänster (7 kap.) är ett införlivande av ramdirektivet 2007/46/EG. Sedan införlivandet har tre EU-förordningar om typgodkännande⁷ trätt i kraft som omfattar förutsättningar för utseende och anmälan av tekniska tjänster. Fordonsförordningen går utöver den harmoniserade lagstiftningen eftersom den kräver att tekniska tjänster etablerade utanför Sverige antingen måste vara utsedda av medlemsstaten där de är etablerade eller vara ackrediterade av den medlemsstaten.

Följden blir att Transportstyrelsen inte kan utse och anmäla den aktör som tillverkarna avser att arbeta med som teknisk tjänst efter Storbritanniens utträde ur EU. Den brittiska godkännandemyndigheten är i dag en av de största godkännandemyndigheterna för EU-typgodkännanden räknat i antal typgodkännanden. De utfärdar cirka 22 000 typgodkännanden årligen⁸, att jämföra med Transportstyrelsens cirka 300. Ett stort antal tillverkare (upp till 4 000) inom fordonsindustrin som i dag har sin typgodkännandeverksamhet hos den brittiska godkännandemyndigheten har långt gångna förberedelser för att flytta sin framtida typgodkännandeverksamhet till Transportstyrelsen. En viktig anledning till detta har varit att fortsatt kunna använda en specifik aktör som teknisk tjänst även efter utträdet.

2. Vad ska uppnås?

Målet är att Transportstyrelsen ska kunna anmäla tekniska tjänster som är etablerade i en annan medlemsstat inom EES även i de fall då det ansökande organet inte är anmält som teknisk tjänst av den behöriga myndigheten i den medlemsstaten där det är etablerat eller är ackrediterat av ett behörigt ackrediteringsorgan. På så sätt möjliggör vi för fler aktörer att verka för svenska typgodkännanden och öppnar upp för aktörer med specifik och efterfrågad kompetens.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadsutsläpp av jordbruks- och skogsbruksfordon, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadsutsläpp för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon, 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 för 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 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

⁸ Vehicle Certification Agency, An Executive Agency of the Department for Transport, Annual Report and Accounts 2017-18

3. Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd (nollalternativet)?

Om inte någon lösning på problemet kommer till stånd kan det betyda att Transportstyrelsen inte kan knyta till sig den tekniska sakkunskapen som kommer att vara nödvändig i och med teknikutvecklingen. Det är ett oönskat scenario eftersom dessa kompetenser inte nödvändigtvis kommer att vara de som är traditionella inom dagens provningsverksamhet, utan snarare mer specifika kompetenser i systemsäkerhet och mjukvarubedömningar.

Om ingen ändring görs inför Storbritanniens utträde kommer de tillverkare inom fordonsindustrin som redan i dag har gjort valet att ansöka hos Transportstyrelsen för sin framtida typgodkännandeverksamhet att behöva förbereda en annan lösning för marknadsutträde. Den korta framförhållningen kan medföra en situation där tillverkarna inte lyckas med detta. Följden blir utebliven försäljning, som i sin tur kan leda till att företagen påverkas negativt.

De tillverkare, upp till 4 000, som i samband med utträdet kan komma att flytta sin typgodkännandeverksamhet till Transportstyrelsen utifrån möjligheterna givna i förordning (EU) nr 2019/26⁹ kommer förmodligen att behöva hitta ett annat alternativ, eftersom de vill lägga sin framtida provningsverksamhet hos en specifik aktör. Det betyder att de behöver börja en ny process att hitta en annan typgodkännandemyndighet.

På grund av tidsbristen kan det bli svårt för tillverkarna att hinna etablera nya relationer med godkännandemyndighet och teknisk tjänst vilket kan få som konsekvens att produkter inte kan sättas på marknaden under en viss tid eftersom ett giltigt typgodkännande är en förutsättning för detta.

De nödvändiga förändringarna i tillverkarnas verksamhet i samband med Storbritanniens utträde är kostsamt. Att exempelvis tvingas byta från en teknisk tjänst till en annan kan innebära att provningar måste göras om, eftersom tekniska tjänster måste vara anmälda av godkännandemyndigheten innan de utför provning som ligger till grund för EU-typgodkännanden.

För svensk fordonsindustri har detta stor betydelse eftersom några av de tillverkare som påverkas är svenska.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/26 av den 8 januari 2019 om komplettering av unionstypgodkännandelagstiftning med anledning av Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen

4. Vilka möjliga lösningar finns?

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ 1:

Ett alternativ är att en teknisk tjänst som varken är utsedd i medlemsstaten där den är etablerad eller har ackreditering i ett första steg ser till att bli utsedd eller ackrediterad i den aktuella medlemsstaten.

För aktörer med vissa kompetenser, som efterfrågas av Transportstyrelsen, kommer det inte att vara motiverat att vidta de nödvändiga åtgärderna i den medlemsstat de är etablerade på grund av att de inte kommer att vara verksamma mot godkännandemyndigheten där. Alla godkännandemyndigheter inom EU har inte nödvändigtvis omfattande typgodkännandeverksamhet, och att genomgå ett förfarande att bli utsedd som teknisk tjänst i sin egen medlemsstat eller skaffa en ackreditering där för att kunna bli utsedd som teknisk tjänst för Sverige är svårt att motivera för dessa aktörer. I det längre perspektivet skulle detta leda till att kompetenser som Transportstyrelsen vill använda eller ta del av går förlorade.

I samband med Storbritanniens utträde ur EU skulle problemet med att aktören som tillverkarna avser använda varken är utsedd av behörig myndighet eller ackrediterad i medlemsstaten där den är etablerad kunna lösas genom att aktören ansöker om att bli utsedd av behörig myndighet i medlemslandet eller ackrediteras där. Det skulle betyda att aktören då kan anmälas som teknisk tjänst utifrån gällande svensk lagstiftning. Ackrediteringsorganet i medlemslandet har dock inte hittills visat någon vilja att vara behjälpligt i detta. Att bli anmäld av den nationella godkännandemyndigheten har inte heller varit en framkomlig väg. Ett sådant ställningstagande kan vara förståeligt eftersom en anmälan av en aktör för att endast möjliggöra ett framtida samarbete mellan den aktören och Sverige inte skulle innebära någon tydlig nytta för den medlemsstaten.

Detta alternativ löser inte problemen på sikt och är inte realistiskt för att lösa problematiken för tillverkarnas val av teknisk tjänst i samband med Storbritanniens utträde ur EU och kommer därför inte att konsekvensutredas vidare.

Alternativ 2:

Ett annat alternativ är att tillverkarna vänder sig till en annan godkännandemyndighet än Transportstyrelsen för sin typgodkännandeverksamhet.

Framställan

Datum

2019-01-17

Detta löser inte problemet på lång sikt eftersom Transportstyrelsen behöver ha tekniska tjänster knutna till sig för att kunna utfärda typgodkännanden.

På kort sikt skulle problemen för tillverkarna vara lösta förutsatt att de kan knyta till sig godkännandemyndigheter som har resurser att hantera en ökad typgodkännandeverksamhet. Det kommer att innebära ytterligare kostnader för tillverkarna, som redan har gjort investeringar inför det planerade samarbetet med Transportstyrelsen. Utifrån den tidsram som föreligger är det dock inte troligt att detta kan förverkligas. Det i sin tur kan få följden att tillverkarna riskerar att hamna i en situation där de inte kan få de godkännanden som krävs för att kunna sätta sina produkter på den gemensamma marknaden.

Detta ses därför inte som ett relevant alternativ och kommer därför inte att konsekvensutredas vidare.

4.2 Regleringsalternativ

Alternativ 3:

Ett tredje alternativ är att ändra 7 kap. 3 och 4 §§ fordonsförordningen så att Transportstyrelsen kan utse och anmäla tekniska tjänster som är etablerade i andra medlemsstater inom EES även i de fall då det ansökande organet varken är anmält som teknisk tjänst av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där det är etablerat, eller är ackrediterat av ett behörigt ackrediteringsorgan där.

Förslaget innebär en anpassning som ligger närmare den harmoniserade regleringen i ramdirektivet 2007/46/EG som införlivades genom fordonsförordningen och även genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:72). I ramdirektivet nämns i artikel 42.1 att den tekniska tjänstens kompetens ska styrkas genom en bedömningsrapport som upprättats av den behöriga myndigheten. I samma artikel framgår även att ett ackrediteringsintyg kan ingå som en del av den rapporten. Det finns i ramdirektivet inget uttryckt krav på ackreditering för att en teknisk tjänst ska kunna utses och anmälas annat än om en tillverkare ansöker om att bli utsedd som teknisk tjänst. Förslaget är därmed i linje med EU-regleringen och är avsett att göra det möjligt för fler aktörer att verka för svenska typgodkännanden mot EU-rättsakter.

Alternativ 4:

Ytterligare ett alternativ är att vi av rättviseskäl släpper på ackrediteringskravet även för aktörer etablerade i Sverige. Ett alternativt förfarande avseende krav på ackreditering skulle kunna baseras på

kompetensområden och/eller organisationens storlek. Detta skulle i så fall innebära att fordonsförordningen ger samma förutsättningar för svenska aktörer som utländska i viss omfattning. Fordonsförordningen har i dag ett absolut krav på ackreditering för tekniska tjänster etablerade i Sverige, vilket innebär att alternativ 3 ger utländska aktörer en fördel gentemot de aktörer som är etablerade här.

Alternativ 3 och 4 löser problemet på både kort och lång sikt och är därför de enda alternativen som kommer att konsekvensutredas vidare.

5. Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

Alternativ 3:

Tekniska tjänster

På lång sikt kommer detta förslag att möjliggöra för fler aktörer att kunna utses och anmälas som teknisk tjänst för Transportstyrelsens räkning även om de saknar de nationella förutsättningarna i gällande svensk reglering. Detta ger en utökad möjlighet för framför allt mindre aktörer.

En aspekt är att svenska aktörer som tillhandahåller provningstjänster får andra förutsättningar eftersom lösningsalternativet bibehåller krav på ackreditering för dessa att utses och anmälas som teknisk tjänst oavsett deras kompetensområde eller storlek.

På kort sikt kan den aktör som tillverkarna avser att använda utses som teknisk tjänst baserat på Transportstyrelsens bedömning av att den uppfyller kraven i EU-regleringen. Det är en avgörande faktor för tillverkarnas fortsatta verksamhet att kunna använda en formellt utsedd aktör för provningar för EU-typgodkännanden. Om ändringen inte kommer till stånd kan inte Transportstyrelsen utse och anmäla den aktören som tillverkarna avser att använda som teknisk tjänst för EU-rättsakter.

Vi ser inte att lösningsalternativet påverkar konkurrensituationen för svenska eller utländska aktörer. Marknaden för provning har alltid varit en öppen marknad med fri konkurrens aktörer emellan. Alla aktörer som vill erbjuda sina tjänster till tillverkare kan göra det om de har ambitionen att utöka sin verksamhet. Detta givetvis i konkurrens med andra aktörer på EU:s gemensamma marknad.

Tillverkare inom fordonsindustrin

På lång sikt kan Transportstyrelsen säkerställa en bredare teknisk kompetens hos de tekniska tjänster som Transportstyrelsen har utsett och anmält. Det innebär en möjlighet för fordonsindustrin att få de nödvändiga godkännanden som de behöver för att sätta sina produkter på marknaden. Detta är viktigt på grund av den rådande situationen där regelverken blir mer detaljerade och omfattande samt att de kommande teknikområdena inom automatiserade, och till och med autonoma, fordon tillkommer.

Utifrån Storbritanniens utträde ur EU kommer lösningsalternativet möjliggöra för de tillverkare som Transportstyrelsen arbetar med redan i dag att fortsätta enligt de förberedelser som gjorts genom att de kan använda den aktör för provningar som planerat. För de tillverkare som har för avsikt att vända sig till Transportstyrelsen enligt förutsättningarna i förordning (EU) nr 2019/26 är lösningsförslaget avgörande för att de ska ta det steget, eftersom det innebär en hållbar lösning för deras provningsverksamhet för framtida typgodkännanden. Detta i sin tur innebär att tillverkarna kan fortsätta sin planerade produktionsverksamhet, och därmed minskar risken att företagen påverkas negativt.

Alternativ 4

Vi bedömer att konsekvenserna av alternativ 4 är desamma som av alternativ 3, men att det här lösningsalternativet skulle omhänderta problemet att aktörer etablerade i Sverige inte kan utses och anmälas utifrån samma förutsättningar som de som är etablerade i en annan EES-medlemsstat. Konsekvenserna av detta behöver utredas vidare. Vi föreslår att detta görs i samband med att genomförandet av förordning (EU) nr 2018/858¹⁰ utreds mer utförligt och då vi till den 1 september 2020 kommer ha en situation där alla förutsättningar för EU-typgodkännande kommer vara reglerade genom EU-förordningar som ska tillämpas direkt i alla medlemsstater. Det finns vissa skillnader i hur utseende och anmälan av tekniska tjänster regleras där. De tre i dag gällande och tillämpliga EU-förordningarna¹¹ har identiska förutsättningar, medan förordning (EU) nr 2018/858 har ett helt eget förfarande för detta. Hur det ska hanteras i svensk lagstiftning behöver analyseras djupare än vad som är möjligt utifrån den målsättning som denna framställan har.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG

¹¹ EU förordning (EU) nr 167/2013, EU förordning (EU) nr 168/2013 och EU förordning (EU) nr 2016/1628

5.2 Medborgare

Vi bedömer inte att något av lösningsalternativen får några konsekvenser av betydelse för medborgarna.

5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Lösningensalternativen kommer bland annat att innebära en ökning av personella resurser för att omhänderta en förväntad ökning av ärendemängden från 300 beslut upp till 3 000 beslut eller fler. Dessa siffror är svåra att uppskatta i dagsläget eftersom de påverkas av vilka val tillverkarna gör utifrån förordning (EU) nr 2019/26.

En utökad typgodkännandeverksamhet på Transportstyrelsen betyder fler arbetstillfällen inom myndigheten. Typgodkännandeverksamheten är avgiftsfinansierad och ska bära sina egna kostnader på sikt. Detta betyder att en sådan utökad statlig verksamhet genererar arbetstillfällen som i det längre perspektivet inte belastar den anslagsfinansierade verksamheten inom Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen har redan i dag erfarenhet av att utse tekniska tjänster som antingen är ackrediterade eller är utsedda i den medlemsstat där de är etablerade. Det finns ett bemyndigande för detta och ett arbetssätt inom myndigheten. Lösningensalternativet kommer därför inte att kräva någon större kompetenssatsning på myndigheten.

Med en större typgodkännandeverksamhet kommer Transportstyrelsen som expertmyndighet att få en bredare kompetens baserad på erfarenheter utifrån tillämpning av de harmoniserade regelverken för typgodkännandeområdet. Det medför att Sverige får en tydligare röst i det internationella arbetet.

Vi bedömer att lösningensalternativen inte får några betydande konsekvenser för staten i övrigt och inte heller för regioner eller landsting och kommuner.

5.4 Externa effekter

Externa effekter beskriver nyttan och kostnader för tredje part. Vi bedömer att lösningensalternativen inte leder till några betydande externa effekter.

6. Fördelningsanalys

Alternativ 3 kan eventuellt leda olika förutsättningar för tekniska tjänster beroende på var de är etablerade. Se mer under rubrik 5.1.

7. Jämförelse av alternativen och vårt förslag

Båda alternativen uppnår målet med att möjliggöra för Transportstyrelsen att anmäla tekniska tjänster trots att de inte är utsedda eller ackrediterade. Alternativen löser både de kortsiktiga och långsiktiga problemen.

Vi anser dock att alternativ 4 behöver utredas vidare, vilket i så fall lämpligen kan göras i samband med översynen av fordonsförordningen utifrån genomförandet av förordningen (EU) nr 2018/858. Vilket i sin tur betyder att alternativ 3 är det alternativ som vi går vidare med i det här läget under de givna förutsättningarna.

8. Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Den föreslagna regleringen medför en förutsättning för en fortsatt fungerande fordonsindustri, framför allt inom den tunga fordonsindustrin.

Vi ser inte att funktionsmålet och hänsynsmålet påverkas av den föreslagna regleringen.

9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Vår föreslagna reglering överensstämmer med EU-regleringen och andra internationella regler som Sverige ska följa. Förutsättningarna givna i EU-förordningarna för typgodkännande avseende utseende och anmälan av tekniska tjänster är en uppgift för godkännandemyndigheten. I ramdirektivet 2007/46/EG, som är införlivat genom fordonsförordningen, finns en förutsättning att en teknisk tjänst ska utses och anmälas av behörig myndighet. Behörig myndighet definieras som antingen godkännandemyndigheten eller det nationella ackrediteringsorganet. Ingen av rättsakterna ställer krav på ackreditering för tekniska tjänster annat än i de fall en tillverkare själv ska agera teknisk tjänst för sina egna produkter. Fordonsförordningens nuvarande lydelse går därmed utöver EU-regleringen, men bedöms inte stå i strid med denna.

Förslaget innebär att den nationella lagstiftningen överensstämmer bättre med EU-lagstiftningen och ger bättre möjlighet för utländska aktörer att etablera sig på den svenska marknaden. Genom ändringarna ställs lägre administrativa krav på andra organ eller tekniska tjänster etablerade inom

andra medlemsstater och inom EES och att dessa krav är i överensstämmelse med ramdirektivet 2007/46/EG.

Författningskommentar

Förslag till förordning om ändring i 7 kap. fordonsförordningen (2009:211)

3 §

Ändringarna i tredje stycket är en följd av dels Storbritanniens utträde ur EU, dels behovet att möjliggöra för tekniska tjänster etablerade i annan medlemsstat inom EES som inte är anmälda där eller ackrediterade av behörigt ackrediteringsorgan i den medlemsstaten att utses och anmälas som teknisk tjänst i Sverige. Innebörden av ändringen är att godkännandemyndigheten i Sverige kan utse ett organ till teknisk tjänst utan att det är anmält eller ackrediterat som teknisk tjänst i den medlemsstat där det är etablerat. Organet kan i stället vara anmält som teknisk tjänst eller ackrediterad i en annan medlemsstat utanför Sverige men inte i etableringslandet. Detta innebär i praktiken att Transportstyrelsen kan utse en aktör som är knuten till vissa tillverkare som på grund av Storbritanniens utträde inte längre kan verka som teknisk tjänst i EU. Detta utan att aktören behöver vara anmäld som teknisk tjänst i etableringslandet eller ackrediterad där.

Tillägget av ett fjärde stycke innebär att godkännandemyndigheten kan utse och anmäla ett organ etablerat i en annan medlemsstat inom EES och som inte uppfyller kraven i tredje stycket på anmäla och ackreditering. I stället ska den tekniska tjänsten på annat sätt visa för godkännandemyndigheten att den uppfyller kravet på kompetens och lämplighet. Detta görs normalt sett genom en bedömningsrapport. Syftet med det tillagda stycke fyra är att behålla kravet på att en teknisk tjänst ska vara anmäld eller ackrediterad i en medlemsstat men ändå öppna upp för möjligheten att utse tekniska tjänster som är etablerade i annan medlemsstat men som varken är anmälda eller ackrediterade inom EES. Ändringen är avgörande för tillverkare som i dag är kopplade till godkännandemyndigheten i Storbritannien så att de kan fortsätta sätta sina produkter på marknaden.

4 §

Paragrafen reglerar ansökningsförfarandet om att utses till teknisk tjänst. Ändringen i tredje stycket innebär att sökanden etablerade i annan medlemsstat inom EES kan bifoga en bedömningsrapport från behörig

Framställan

Datum

2019-01-17

myndighet eller intyg om ackreditering från behörigt ackrediteringsorgan från en annan medlemsstat än etableringslandet.

Ändringen innebär också att aktörer etablerade i annan medlemsstat inom EES i stället för en bedömningsrapport som upprättats av behörig myndighet i den medlemsstaten eller ett intyg om ackreditering där, kan bifoga en bedömningsrapport som upprättats av godkännandemyndigheten.