

Svar på "Framställan om ändring i fordonsförordningen (2009:211)"

Vi vill härmed framföra vår syn på de ändringar som föreslås i fordonsförordningen (2009:211) med anledning av Storbritanniens utträde ur EU.

RISE SMP Svensk Maskinprovning AB (nedan kallat "SMP"), som numera är ett helägt dotterbolag till RISE Research Institutes of Sweden (nedan kallat "RISE"), är bl.a. verksamma inom följande områden:

- Besiktning
 - Registrerings-/ Kontroll- och Lämplighetsbesiktning av Traktor, Motorredskap, Tunga Terrängvagnar, EG-mobilkran samt släp till dessa.
 - Återkommande- och Montagebesiktning av maskiner/lyftinrättningar enligt Arbetsmiljöverkets regler
- Maskinsäkerhet
 - Provning av skyddshytter, bromssystem, styrsystem för fordon/maskiner
 - Bullermätning fordon och handredskap
 - Motorlaboratorium för prestanda och emissioner
 - Skyddskläder för motorsågning
 - Skogsmaskiner, kedjeskott
 - Cyklar och gräsklippare

Transportstyrelsen föreslår i alternativ tre att fordonsförordningens 7 kap. 3 och 4 §§ skall ändras 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.

För RISE del torde konsekvensen av detta vara viss ökad konkurrens samt för SMPs del blir förutsättningarna för eventuell etablering som teknisk tjänst inte samma som för utländska aktörer.

RISE Research Institutes of Sweden AB

Risken är överhängande att konkurrensen blir snedvriden i och med att ackrediteringskravet finns kvar för svenska aktörer, enligt vad som framgår av 5.1:

"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."

Transportstyrelsen föreslår vidare att *"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."*

SMP är skeptiska till hur detta förfarande skall gå till, särskilt eftersom det framkommit att Transportstyrelsen inte avser ta stöd i Swedac:s regler för bedömning. Detta riskerar att medföra en lägre kvalitet på utövare av tekniska tjänster.

Därtill anser SMP att det finns tolkningsutrymme för vad begreppet "etablerad" ska innebära i detta sammanhang. En vid tolkning av begreppet etablering inom EES skulle kunna innebära att även företag som inte är ackrediterade i något land inom EES kan bli godkända så länge de har ett dotterföretag, eller till och med enbart en postbox, inom EES. Det skulle i så fall öppna upp för att tekniska tjänster skulle kunna utföras av en aktör i ett land utanför EES, t.ex. ett låglöneland, så länge denna har någon form av etablering inom EES. Detta torde försämra kvaliteten på de tekniska bedömningarna som sedan ligger till grund för ett typgodkännande för fordon inom EES.

En ytterligare risk som SMP identifierat, med att Sverige på detta sätt lättar på reglerna, är att det skapar en slags "godkänd nivå" inom EES, vilket i sin tur kan smitta av sig på andra länder, d.v.s. att kraven på så sätt sänks inom hela EES.

Alternativ fyra innebär att ackrediteringskravet slopas även för aktörer etablerade i Sverige. Då skulle förutsättningarna för svenska aktörer vara desamma som för aktörer inom EES. Det är i och för sig rimligt att säkerställa att reglerna är desamma inom hela EES, men att slopa kravet på ackreditering är inte önskvärt för SMP. SMP ser tvärtom ackrediteringskravet som ett sätt att bibehålla god kvalitet på den provning som utförs.

SMP är dock medvetna om det aktuella problemet med den tekniska tjänst som i och med Storbritanniens utträde ur EU inte längre kommer att kunna användas.

Ur SMPs perspektiv ter det sig dock mer rimligt att göra ett undantag endast för det bolag som omnämns i remissen, än att öppna upp för en generell lättnad av reglerna, eftersom vidden av de negativa konsekvenserna av att ändra reglerna är osäkra. SMP föreslår att Transportstyrelsen därefter utreder hur ett gemensamt regelverk skulle kunna se ut genom en jämförelse mellan medlemsstaternas tolkning av ursprungsdirektivet.

Med vänlig hälsning

Elisabeth Alexandersson

RISE Research Institutes of Sweden AB