

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens nytryck av föreskrifter om säkerheten vid forsrättning TSFS 20XX-XX.

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår nya föreskrifter om säkerheten vid forsrättning. Förslaget innebär att de nya föreskrifterna förs in i Transportstyrelsens författningssamling genom nytryck.

Bakgrunden till förslaget är att vi har identifierat ett antal problem i de nuvarande gällande föreskrifterna, Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om säkerheten vid forsrättning (SJÖFS 1997:18).

Ett problem är att det saknas viktiga grundläggande regleringar avseende certifiering och licensiering. Ett annat problem är att kravnivåerna gällande utrustning, dokumentation och allmän säkerhetsstandard delvis är föråldrade och hindrar teknikutveckling och anpassning till de faktiska förutsättningarna.

Dessutom går SJÖFS 1997:18 i flera områden utöver sitt bemyndigande.

I och med nytrycket kommer SJÖFS 1997:18 att upphävas.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Bakgrund

Efter den tragiska forsrättningsolyckan i Råneåälven 1995, där 8 deltagare drunknade, meddelade kommunikationsdepartementet i beslut den 9 maj 1996 att fartygssäkerhetslagens tillämpningsområde gav Sjöfartsverket möjlighet att utfärda regler för att utöva tillsyn över denna typ av sjöfart (Regeringsbeslut 27, K96/517/RS).

Olyckan orsakades av bristfälliga förberedelser för färden, främst i fråga om rekognoscering, kontakt med säkerhetschefen och val av utrustning för deltagarna (Haverikommissionens rapport O 1995:3).

I en artikel i Göteborgsposten (1995-09-29:5) redovisades att det mellan 1986 och 1991 omkom fyra personer i samband med kommersiell fors-

ränning i Sverige. Artikelns omnämns i en forskningsrapport från Företags-ekonomiska institutet, Göteborgs universitet, 6. *Upplevelseturism: Att göra det riskfyllda riskfritt* skriven av Eva Gustafsson och utgiven 2007.

I januari 1998 gav Sjöfartsverket ut föreskrifter om säkerheten vid försränning (SJÖFS 1998:17). Efter att tillsynen övertogs av Sjöfartsverket, och från 2009 av Transportstyrelsen, har inga dödsolyckor inträffat inom kommersiell försränning i Sverige. Däremot har det inträffat ungefär en olycka eller allvarlig incident per år (med reservation för att mycket få olyckor och incidenter faktiskt inrapporterats till Transportstyrelsen).

En sammanfattning av tillsynsbehovet finns i Konsumentverkets PM "Uppdrag avseende strategi för tjänstesektorn" (2004:1). Där redovisas en genomgång av tillsynen av olika kommersiella aktörer inom fritidssektorn. När det gäller försränning ges följande sammanfattning: "Att försränning är reglerad i föreskrift och föremål för myndighetstillsyn kan motiveras med att den uppfyller tre kriterier för särskild risk: aktiviteten är svårkontrollerad och oförutsägbar till sin natur, risken för dödsfall eller allvarlig personskada vid en olycka är jämförelsevis stor, och flera personer riskerar att dödas eller skadas vid en enskild olycka."

Fram till år 2009 ansvarade Sjöfartsverket för föreskrifterna kring försränning. När Transportstyrelsen bildades år 2009 övergick ansvaret till den då nybildade myndigheten. De nuvarande föreskrifterna ingår i serien SJÖFS men föreskrifter som Transportstyrelsen ansvarar för ska finnas upprättade i serien TSFS. Genom nytrycket av de föreslagna föreskrifterna för försränning kommer de att upprättas i serien TSFS.

Problemområden i de nuvarande föreskrifterna

Problemen med de nuvarande föreskrifterna har under en längre tid uppmärksamats av både försränningsbranschens aktörer och Transportstyrelsens och Sjöfartsverkets inspektörer. En internrevision inom Transportstyrelsen under 2019 visade på ett antal problem och avvikelser i föreskrifterna och den tillhörande tillsynsverksamheten:

- a. Efter bristfällig utredning bemyndigades föreskrifterna genom dåvarande fartygssäkerhetslag, men innehållet i dem går i vissa delar utöver vad som omfattas av bemyndigandet.
- b. I föreskrifterna anges att de kan utgöra vägledning för uthyrningsverksamhet av kajaker och kanoter, trots att bemyndigande för detta saknas.

- c. Föreskrifterna innehåller krav på att skäligen åtgärder vidtas för att förhindra att skada uppstår på naturmiljön och på annan egendom, trots att det saknas bemyndigande för dessa regleringar.
- d. Föreskrifterna reglerar avgifter för tillsyn och tillstånd enligt 1997 års avgiftsnivåer.
- e. Föreskrifterna innehåller ingen angivelse om att de inte gäller passagerarfartyg, inte gäller fartyg med en skrovlängd av fem meter eller mer samt inte gäller fartyg som nyttjar mekanisk framdrivning.
- f. Föreskrifterna saknar tydlig angivelse om att de endast avser och är anpassade för kommersiell försrättning i det begränsade "fartområde" som i föreskrifterna definieras som forsar med svårighetsgrad klass 1, lätt fors eller högre.
- g. Definitionsparagrafen saknar i flera fall definitioner av väsentliga begrepp som används i föreskrifterna, och i några fall används även olika begrepp för samma sak.
- h. Föreskrifterna saknar reglering av giltighetstider för såväl personliga licenser för försrännare, säkerhetschefer och utbildare som för försränningsföretagens certifikat.
- i. Föreskrifterna innehåller krav på att en försrännares licens ska vara knuten till de forsar som han eller hon har relevant kunskap om, och därför behöver licensen sökas om varje gång man anlitas av ett annat försränningsföretag som nyttjar andra forsar. Transportstyrelsen har dock inte resurser att upprätthålla aktuell kunskap om en försrännarens kunskaper gällande olika forsar.
- j. Föreskrifterna saknar vissa behörighetsgrundande krav på utbildningar och praktisk erfarenhet för utfärdande och förnyande av licenser till försrännare, säkerhetschefer och utbildare.
- k. Föreskrifterna saknar delvis tydlig angivelse av ansvarsfördelningen mellan försränningsföretaget, säkerhetschefen och försrännaren jämfört med hur detta normalt är fördelat mellan rederi, säkerhetsansvarig och befälhavare.
- l. Föreskrifterna innehåller inga krav på att ett sammanhållet dokumenterat ledningssystem ska etableras. I stället finns separata krav på att flera olika dokument, som exempelvis säkerhetsplan, räddningsplan, turlogg och deltagarlista, ska finnas upprättade. Det är dock inte reglerat vem som är ansvarig för respektive dokument, inte heller att samtliga berörda ska ha tillgång till senaste versionen, eller

hur en eventuell uppdatering av ett visst dokument påverkar övriga dokument.

- m. Föreskrifterna innehåller heller inga krav på att ledningssystemet ska innehålla uppgifter om vilka åtgärder som ska vidtas vid olyckor samt dokumentation av riskbedömningar och övningar (i likhet med säkerhetsmanualer för sjöfart).
- n. Föreskrifterna innehåller inga krav på vad en turlogg ska innehålla eller på att en sådan ska upprättas efter varje genomförd tur (jämför med krav på skeppsdagbok). En turlogg bör innehålla uppgifter om när forsturen genomfördes, aktuellt vattenflöde eller vattenstånd, väderleksförhållanden, luft- och vattentemperatur, en passagerarlista, ev. noteringar om viktigare observationer eller händelser samt ev. behov av att uppdatera säkerhetsplanen
- o. Föreskrifterna innehåller inga krav på att en forsrännare ska rapportera händelser och avvikelser som kan ha påverkan på säkerheten till säkerhetschefen.
- p. Föreskrifterna innehåller inga krav på att säkerhetschefen eller någon annan i forsränningsföretaget fortlöpande ska ansvara för att forsrännarna och övriga berörda har relevant och aktuell kunskap. Det kan exempelvis handla om förändringar och uppdateringar i forsränningsföretagets säkerhetsmanual eller om sådana förändringar i forsen eller utrustningen som påverkar säkerheten.
- q. Föreskrifterna innehåller otydliga regler för när ”Rapport om olyckor och tillbud” ska skickas till Transportstyrelsen och felaktig reglering av vem som beslutar om att utreda olyckor och hur en utredningsgrupp ska vara sammansatt.
- r. Föreskrifterna har mycket detaljerade krav på säkerhets- och räddningsutrustningen relativt vattentemperaturer och forsens svårighetsgrad. Sådana detaljregler hindrar teknikutveckling samt alternativa lösningar som ligger bättre i linje med de faktiska förutsättningarna.
- s. Föreskrifterna innehåller inga krav på att varje forsrännare ska medföra lämplig kommunikationsutrustning. Sådan utrustning behövs för att kunna etablera direkt kontakt mellan deltagande forsrännare och säkerhetschefen eller räddningstjänsten vid en olycka i forsen. Det har på senare år hänt vid ett par tillfällen att forsrännarna och passagerarna har hamnat utom syn och hörhåll från varandra.

- t. Föreskrifterna har, enligt många synpunkter från branschen, för låga krav vad gäller passagerarnas ålder och kunskapsnivå, det maximala antalet passagerare sett till forsens svårighetsgrad och gummibåtens rekommenderade maximala last, samt det maximala antalet kajaker per assisterande forsrännare. Det saknas även krav på simkunnighet och att det bör genomföras praktisk träning av man-över bord och andra säkerhetsövningar innan avfärd.

2. Vad ska uppnås?

Vår avsikt med att åtgärda ovanstående problempunkter är att uppnå följande:

- ökad säkerhet inom forsränningen,
- enklare, begripligare, rättssäkrare och mer ändamålsenliga regler för forsränningen,
- för myndigheten bättre möjlighet till en betydligt effektivare och mer rättssäker tillsyn,
- en tydlig avgränsning mot övrig kommersiell sjöfart som omfattas av nationella och övriga tekniska föreskrifter samt krav på behörigheter, bemanning och registrering,
- större fokus på att forsränningsföretagens säkerhetsorganisation och dokumentation uppgraderas till en nivå och systematik som ligger i linje med övrig reguljär sjöfart,
- där det är lämpligt använda funktionsbaserade regler för att möjliggöra högre anpassning till lokala förutsättningar och till teknikutveckling (notera att det till grund för alternativa lösningarna ska finnas dokumenterade riskbedömningar).

Föreskriftsförslaget är utarbetat i kontinuerligt samråd med forsränningsbranschens aktörer. Samtliga synpunkter och Transportstyrelsens svar på dessa finns dokumenterade.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs så kommer de problemområden som beskrivits i avsnitt 1 att kvarstå. Generellt kan detta medföra att branschens förtroende minskar, då den under en längre uppmärksammat Transportstyrelsen på dessa problem. Ett lägre förtroende för regelverket och tillsynen kan i sin tur leda till

konflikter relaterade till det osäkra rättsläget och till sämre regelefterlevnad, något som i förlängningen kan medföra en lägre säkerhetsnivå.

- a. De nuvarande föreskrifterna skulle fortsätta gälla, utan att frågan om bemyndigandet utretts på ett tillfredsställande sätt, och fortsätta att gå utöver bemyndigandet.
- b. En reglering av uthyrningsverksamheten med stöd av föreskrifterna skulle kvarstå, trots att bemyndigande för detta saknas.
- c. En reglering för att förhindra att skada uppstår på naturmiljön och på annan egendom skulle kvarstå, trots att bemyndigande för detta saknas.
- d. Reglerna för avgifter för tillsyn och tillstånd skulle kvarstå enligt 1997 års kostnadsnivå eller dubbelregleras via Transportstyrelsens generella avgiftsföreskrifter.
- e. Föreskrifterna skulle ge sken av att de även skulle kunna nyttjas av passagerarfartyg, fartyg med en skrovlängd av fem meter eller mer, samt fartyg som nyttjar mekanisk framdrivning.
- f. Föreskrifterna skulle fortsätta sakna reglering av i vilket ”fartområde” (forsar med svårighetsgrad klass 1, lätt fors eller högre) de faktiskt gäller. Det är inte helt ovanligt att branschen och andra sjöfartsaktörer med mindre lämplig utrustning och kompetens hamnar i dispyter om detta; en fortsatt avsaknad av definierat ”fartområde” skulle inte underlätta saken.
- g. Fortsatt saknade, tvetydiga eller otydliga definitioner av begrepp och funktioner skulle kunna medföra olika tolkningar av reglerna.
- h. Fortsatt avsaknad av reglering av giltighetstider för personliga licenser för forsrännare, säkerhetschefer och utbildare, liksom reglering av forsränningsföretags certifikat, skulle exempelvis kunna medföra att de tolkades som eviga.
- i. Regleringen – att det är Transportstyrelsens ansvar, i stället för den lokale säkerhetschefens, att validera att en forsränningsguide har rätt kompetens för de forsar med tillhörande svårighetsgrader och den utrustning som nyttjas av ett specifikt företag i deras forsar – skulle kvarstå.
- j. Den praxis – som nyttjats för vilka behörighetsgrundande utbildningar och praktiska erfarenheter som behövs för utfärdande och

förnyande av licenser till försrännare, säkerhetschefer och utbildare – skulle kvarstå. Det kan inte betraktas som rättssäkert.

- k. I de nuvarande föreskrifterna saknas delvis regler för ansvarsfördelningen mellan försränningsföretaget, säkerhetschefen och försrännaren, liknande den fördelning som normalt finns reglerad för ett rederi, säkerhetsansvarig (DP) och befälhavare. Denna delvisa avsaknad av tydlig ansvarsfördelning skulle kvarstå om de nuvarande reglerna inte ändrades.
- l. Om de nuvarande föreskrifterna inte ändras kommer det fortsatt att saknas dels krav på att ett sammanhållet dokumenterat lednings-system ska etableras, dels en angivelse av vem som är ansvarig för att upprätthålla ett sådant system. Denna avsaknad har exempelvis medfört oklarheter mellan företagets guider och dess ledning om vad som gäller, vilken version som är den senaste och åtminstone i ett fall bidragit till en allvarlig olycka. Detta kan i hög grad också beröra den lokala räddningstjänstens möjligheter att bistå och Transportstyrelsen möjligheter till en adekvat tillsyn.
- m. Om ingenting görs kommer det fortsätta saknas krav på att ledningssystemet ska innehålla uppgifter om vilka åtgärder som ska vidtas vid olyckor samt dokumentation av riskbedömningar och övningar (i likhet med säkerhetsmanualer för sjöfart). I åtminstone ett fall har detta medfört oacceptabelt lång ledtid för undsättning av en skadad passagerare.
- n. Om ingenting görs kommer det fortsätta saknas krav på vilken information en turlogg ska innehålla samt när den ska upprättas. Detta kan bl.a. leda problem med att bedöma hur många behörighetsgrundande turer som genomförts samt vilka försränningsguider som deltagit.
- o. Om ingenting görs kommer det fortsätta saknas krav på återkoppling gällande sådana händelser, erfarenheter och avvikelser som utan dröjsmål bör förmedlas till försrännare och övriga berörda.
- p. Om ingenting görs kommer det fortsätta saknas tydliga krav på att säkerhetschefen ska vara ansvarig för att se till att försrännarna och de övriga berörda i försränningsföretaget har relevant och aktuell kunskap.
- q. Om ingenting görs kommer det fortsätta saknas tydliga krav på att "Rapport om olyckor och tillbud" ska skickas in till Transportstyrelsen. Om sådana rapporter inte skickas in har Transportstyrelsen och

branschen svårt att få relevant erfarenhetskoppling och mindre möjligheter att utveckla säkerheten. Även behålls den felaktiga regleringen av vem som beslutar om att utreda olyckor och hur en utredningsgrupp ska vara sammansatt, denna uppgift ska hanteras av Statens haverikommission.

- r. Om de detaljerade krav på säkerhets- och räddningsutrustning som finns i nuvarande föreskrifter behålls, kommer det minska möjligheterna till anpassningar till rådande teknikutveckling samt till alternativa lösningar i linje med de faktiska förutsättningarna; t.ex. att det kan vara säkrare att ha räddningsutrustning i en följbil i stället för ombord om forsen löper längs en väg.
- s. Om ingenting görs kommer otidsenliga regler från 1990-talet, gällande intern kommunikation mellan forsränningsguiderna, att kvarstå. I huvudsak bygger denna kommunikation på ett branschinternt teckenspråk som förstås bara fungerar så länge alla är inom synhåll. Vid några händelser på senare år, där forsrännare spridits på båda sidor av och längs med forsen, har det varit omöjligt att ha en effektiv kommunikation sinsemellan, vilket försvårat effektiva eftersök och räddningsåtgärder.
- t. Om ingenting görs kommer nuvarande krav gällande passagerarnas ålder, förkunskaper, åldersgränser samt gällande antalet ombordvarande att kvarstå. Passagerare utan vattenvana och simkunnighet kan idag delta i forsränning. Dessa krav anses av flera branschaktörer vara alltför låga sett ur ett säkerhetsperspektiv. Många av föreskriftsförslagen inom detta område tillämpas redan som praxis inom branschen, men de egna rekommendationerna blir relativt tandlösa utan reglering genom föreskrifterna. En möjlig situation om ingenting görs är att det kan uppstå konflikter inom den till storleken relativt begränsade branschen om vad som ska utgöra praxis och inte.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Eftersom det inte är ett relevant alternativ att upphäva de nuvarande föreskrifterna utan att de ersätts med nya, har vi valt att inte utreda eller redovisa några lösningsalternativ som inte innebär en reglering.

Det bör tilläggas att de existerande föreskrifterna innehåller krav gällande uthyrningsverksamhet och miljö, men för dessa saknas bemyndigande. Dessa krav måste således upphävas, så därför finns det inga alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Vi har identifierat tre alternativ vad gäller reglering. Av dessa förordar vi det tredje alternativet.

1. Att behålla de befintliga föreskrifterna.
2. Att helt upphäva föreskrifterna, utan att ersätta dem och låta försäkningsbranschen bli självreglerande.
3. Att ge ut nya föreskrifter och upphäva de nuvarande.

Följande ändringar avser vi göra:

- a. Se till att föreskrifterna inte går utöver bemyndigandet i fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438, FSL).
- b. Ta bort kraven gällande uthyrningsverksamhet. Detta eftersom det redan är reglerat i produktsäkerhetslagen (2004:451), vars syfte är att säkerställa att varor och tjänster som tillhandahålls konsumenterna inte orsakar skada på person.
- c. Ta bort kraven gällande förhindrande av att skada uppstår på naturmiljön och på annan egendom, och i stället omnämna i ett allmänt råd¹ att ”Forsäkningsföretag bör samråda med berörda markägare, vattenregleringsföretag, kommuner och regioner angående de försäkringar som verksamheten avser att nyttja”. Detta råd finns även i informationstexten om försäkring på Transportstyrelsens hemsida. Anledningen är att kommersiell försäkring kan behöva anpassas och samverka med kommersiellt och privat fiske, ägare av tillfartsvägar, parkeringar, stränder och rastplatser, kulturhistoriska anordningar typ timmerflottningsanordningar och byggnader samt kraftföretag som hanterar vattenregleringar m.m.
- d. Ta bort kraven gällande avgifter för tillsyn och tillstånd, eftersom dessa sedan 2013 regleras i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter (TSFS 2016:105).
- e. Förtydliga att föreskrifterna inte gäller passagerarfartyg, inte fartyg med en skrovlängd av fem meter eller mer samt inte heller fartyg som nyttjar mekanisk framdrivning. Syftet är att undvika dubbelreglering, då dessa fartygsgrupper i stället omfattas av Transportstyrelsens övriga regelverk avseende konstruktion och säkerhet på

¹ Till 4 kap. 1 § punkt 2 om att försäkningsföretags säkerhetsplan ska innehålla en säkerhets- och miljöskyddförklaring.

fartyg, miljö, behörigheter och bemanning samt registrering i sjöfartsregistret.

- f. Förtydliga definitionen av begreppet *forsrättning*, så att det framgår att föreskrifterna bara omfattar den sjöfart som bedrivs inom det begränsade "fartområde" som är definierat i föreskrifterna, såsom forsar med svårighetsgrad klass 1, lätt fors eller högre.
- g. Komplettera definitionsparagrafen med saknade definitioner och i övrigt ändra så att samma begrepp används genomgående för samma funktion.
- h. Begränsa giltighetstiden för personliga licenser för forsrännare, säkerhetschefer och utbildare samt för forsränningsföretagens certifikat till högst 6 år. Om tillsyn inför förnyelse av ett certifikat för forsränningsföretag inte lämpligen kan genomföras före certifikatets sista giltighetsdag kan Transportstyrelsen förlänga giltighetstiden för ett certifikat med upp till 6 månader.
- i. Reglera att en forsrännares licens utgör bevis om att hen uppfyller föreskrifternas krav på ålder, utbildning och lämplighet. Dessutom reglera att ansvaret för att ett forsränningsföretags samtliga anlitade forsrännare har lämplig kunskap, färdighet och erfarenhet av företagets av lokala förhållanden, utrustning och säkerhetsplaner överförs på säkerhetschefen. Genom denna förändring behöver Transportstyrelsen inte omvalidera och förnya licensen varje gång en forsrännare anlitas för forsrättning i andra forsar och den 6-åriga licensen behöver heller inte sökas om eller uppdateras flera gånger under sin giltighetstid.
- j. Införa krav på vilka behörighetsgrundande utbildningar och praktiska erfarenheter som behövs för utfärdande och förnyande av licenser till forsrännare, säkerhetschefer och utbildare. Syftet är att undvika ett osäkert rättsläge; nuvarande föreskrifter saknar delvis reglering av detta och detta täcks upp genom praxis sammanställd i checklistor.
- k. Införa tydligare regler för ansvarsfördelningen mellan forsränningsföretaget, säkerhetschefen och forsrännaren, liknande det som normalt är reglerat för rederi, säkerhetsansvarig och befälhavare. Det är mycket viktigt för denna riskfyllda aktivitet att det inte råder osäkerhet om vem som faktiskt har ansvaret för olika områden och vid olika händelser.
- l. Införa krav gällande etablering av ett sammanhållet dokumenterat ledningssystem samt gällande vem som är ansvarig för att ett sådant

system upprätthålls. I de nuvarande föreskrifterna finns endast separata krav på att flera olika dokument (ledningssystem), såsom exempelvis säkerhetsplan, räddningsplan, turlogg och deltagarlista, ska finnas upprättade. Syftet är att minska risken för oklarheter mellan företagets försäkrare och dess ledning om vad som gäller och vilken version som är den senaste.

- m. Införa krav på att ledningssystemet ska innehålla uppgifter om vilka åtgärder som ska vidtas vid olyckor samt dokumentation av riskbedömningar och övningar (i likhet med säkerhetsmanualer för sjöfart). Syftet är att uppnå effektiva räddningsinsatser, som dessutom är möjliga att öva på och förbättra, samt att ge Transportstyrelsen en möjlighet att effektivt kontrollera detta.
- n. Införa krav på vad en turlogg ska innehålla samt på att den ska upprättas efter varje genomförd tur. Syftet är att säkerställa att relevant information finns i loggen, då detta är viktigt som underlag för erfarenhetsåterkoppling samt är behörighetsgrundande vid förnyande av licenser.
- o. Införa krav på att en försäkrare ska rapportera händelser, erfarenheter och avvikelser till säkerhetschefen. Ändringen syftar till att säkerställa att försäringsguiderna utan dröjsmål via säkerhetschefen förmedlar de risker och erfarenheter som noterats vid en försäringstur m.m. till övriga berörda i försäringsetaget.
- p. Införa krav på att säkerhetschefen fortlöpande ansvarar för att försäringarna och övriga berörda i försäringsetaget har relevant och aktuell kunskap. Ändringen syftar till att säkerställa att säkerhetschefen utan dröjsmål förmedlar de förändringar, risker och erfarenheter som är av vikt för att upprätthålla en lämplig säkerhetsnivå till övriga berörda i försäringsetaget.
- q. Införa tydlig reglering av när ”Rapport om olyckor och tillbud” ska skickas in till Transportstyrelsen. Syftet är att med hjälp av denna erfarenhetsåterkoppling förbättra regelverket, tillsynen och därmed höja säkerheten. I dag får Transportstyrelsen inte kännedom om de flesta olyckor och händelser. I några fall har informationen i stället nått Transportstyrelsen via passagerare på en försäringstur eller via media. Syftet med denna upplysningsparagraf är även att minska den administrativa bördan det skulle innebära för branschen att gå igenom samtliga våra lagar, förordningar och föreskrifter för att inte missa något avgörande. Även avlägsnas den felaktiga regleringen av vem som beslutar om att utreda olyckor och hur en utredningsgrupp ska vara sammansatt.

- r. Ersätta de detaljerade kraven på säkerhets- och räddningsutrustning, där så är möjligt och meningsfullt, med funktionskrav och allmänna råd. Syftet är att inte förhindra rådande teknikutveckling samt att öppna för alternativ som ligger i linje med de faktiska förutsättningarna (t.ex. att det kan vara säkrare att ha räddningsutrustning i en följebil i stället för ombord om forsen löper längs en väg). Om man väljer att inte göra på det sätt som står i det allmänna rådet, införs krav på att det ska kunna visas genom en riskbedömning att samma resultat och säkerhetsnivå uppnås på annat sätt och att riskbedömningen ska vara dokumenterad i säkerhetsplanen.
- s. Införa förtydligade krav på att varje forsrännare ska medföra lämplig kommunikationsutrustning på turen, så att det är möjligt att hålla direkt kontakt med övriga forsrännare, säkerhetschefen eller med räddningstjänsten.
- t. Efter många synpunkter från branschen införa generellt högre krav avseende passagerarnas ålder, kunskapsnivå och maximala antal. Sett till forsens svårighetsgrad och gummibåtens rekommenderade maximala last, samt till det maximala antal kajaker per assisterande forsrännare, kommer kraven således höjas. Dessutom införa krav på att passagerarna ska vara simkunniga och att det bör genomföras praktisk träning av man-över-bord och andra säkerhetsövningar innan avfärd.

4. Vilka är berörda?

Direkt berörda av samtliga punkter a–t är:

1. Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning, särskilt sjöfartssektionen i Stockholm.
2. 16 godkända kommersiella forsränningsföretag i norra Sverige.
3. 16 godkända säkerhetschefer för respektive forsränningsföretag. Många av dessa är också helt eller delvis ägare till forsränningsföretagen.
4. 10 aktiva godkända utbildare, en del av dessa är också aktiva som säkerhetschefer.
5. Ca 200 godkända forsränningsguider (varav 26 utgörs av de godkända säkerhetscheferna eller utbildarna).

Berörda är också:

8 000–9 000 passagerare per år (antalet uppskattat efter samtal med några av branschen största företag).

Även följande grupper kan beröras; föreskriftsförslaget innebär dock för deras del inga skillnader i förhållande till de nuvarande föreskrifterna:

1. Naturvårdsverket.
2. Konsumentverket.
3. Räddningstjänsten, även Fjällräddningen i kommuner och områden där försrättning bedrivs.
4. Internationella branschorganisationen för försrättning som är verksam i Sverige, RESCUE 3.
5. Svenska Kanotförbundet.
6. Intresseorganisationer för sportfiskare i områden där försrättning bedrivs.
7. Turistorganisationer, turistföretag och andra näringsidkare med verksamhet i områden där försrättning bedrivs.
8. Kommuner och regioner i områden där försrättning bedrivs.
9. Markägare i områden där försrättningen bedrivs.
10. Vattenregleringsföretag i områden där försrättning bedrivs.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**5.1 Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Försränningsbranschen består i dag av 16 företag som sysselsätter 1–6 deltidanställda. Företagen är lokaliserade i norra Sverige, från Gävle i söder till Kiruna i norr. Verksamheten bedrivs under den snöfria årstiden, som normalt utgör lågsäsong för den lokala turistindustrin. Som komplement erbjuder dessa företag ofta en mängd andra liknande äventyrsaktiviteter med tillhörande binärningar, såsom boende, mat och övrig infrastruktur, vilket ger ytterligare sysselsättningseffekter. Vi har, i samråd med de största aktörerna i branschen, kunnat uppskatta passagerarantalet till 8 000–9 000 per år.

Vi har gjort bedömningen att det nya föreskriftsförslaget generellt inte kommer att medföra större kostnader, kräva utökade resurser eller förändrade arbetsresurser eller förändra konkurrensförhållanden för branschen.

Det nya föreskriftsförslaget kommer att minska den administrativa bördan, spara tid och minska kostnaderna för försäkningsbranschens aktörer genom följande:

- Punkt h, i, j. Giltighetstiden för personliga licenser och försäkningsföretagen förlängs från 5 till 6 år för samtliga försäkningsguider, säkerhetschefer, försäkningsutbildare. Inget utökat utbildningskrav (än den praxis som hittills tillämpats) eller kostnader för detta införs.
- Punkt l. Ett förnyande av ett existerande försäkningsföretags certifikat kan kräva en mindre detaljerad besiktning på plats, besiktningen kan i högre grad utföras som en dokumentationskontroll.
- Punkt i. En person som samtidigt söker flera egna personliga licenser, exempelvis en säkerhetschef som också innehar en guidelicens där utgångsdatumerna kan harmoniseras, behöver endast betala för en licens.
- Punkt r. Funktionsbaserade regler för teknisk utrustning och säkerhetsutrustning och försärdens genomförande kan ge möjlighet till anpassning till lokala förutsättningar, teknisk utveckling och minska behovet av investeringar i uppenbart onödigt säkerhetsutrustning.

Föreskriftsförslaget kan innebära en ökad administrativ börda och öka kostnaderna genom följande:

- Punkt k, l, n, o. Omkring hälften av försäkningsföretagen kommer att behöva lägga 4–8 timmar för att uppdatera och sammanställa sin säkerhetsdokumentation till ett sammanhållet ledningssystem (säkerhetsplanen). Tydlig vägledning för detta återfinns i de nya föreskrifternas 4:e kapitel om säkerhetsplanens innehåll.
- Punkt r. Eventuella riskbedömningar för frivilliga alternativa lösningar i förhållande till funktionskravens allmänna råd ska dokumenteras och infogas i säkerhetsplanen. Tidsåtgång för detta bör åtminstone motsvara de besparingar kostnader för utrustning och tidsåtgång som kan undvaras.
- Punkt r. Uppdatering av delar av passagerarnas säkerhetsutrustning, exempelvis hjälmar, flytvästar och skor. Generellt har tillsynen av försäkningsföretagen inte påvisat direkt undermålig utrustning,

endast slitage av varierande grad. Ibland används dock utrustning som är avsedd för andra ändamål, som exempelvis ishockeyhjälm, i stället för särskilda hjälmar för försränning (detta kan vara acceptabelt om det beskrivits i en dokumenterad relevant riskbedömning).

- Punkt s. Komplettering, i vissa fall, av försränningsguidernas kommunikationsutrustning. Merkostnaden kan generellt motsvara införskaffandet av vattentäta fodral, eftersom de flesta försränningsguider nuförtiden ändå kan antas medföra egna mobiltelefoner.
- Punkt t. De generellt höjda kraven på deltagarnas ålder och antal bör inte medföra minskade intäkter, då många företag själva drivit denna fråga och själva redan tillämpar detta och inget företag har motsatt sig de nya föreskrifternas förslag vid de skriftliga samråd som skickats ut 1 april och 12 maj 2020.
- Punkt e, t. Ett av branschens 16 försränningsföretag har behövt minska antalet passagerare i ett par av deras största gummibåtar från 14 till max 12 passagerare. Företaget har dock sedan juni 2020, efter samråd med Transportstyrelsen, redan infört denna begränsning, eftersom den gäller enligt fartygssäkerhetslagen oberoende av att nya föreskrifter kommer att ges ut.
- Punkt d, h, i. Något ökade avgifter för besiktning och licenser. Följande eventuella avgiftsökningar har dock inget samband med de nya föreskrifterna, utan var avsedda att träda i kraft ändå. Avgifterna för tillsyn av försränning har legat på samma nivå sedan 2013 och för att täcka de faktiska tillsynskostnaderna har följande föreslagits:
 - Att avgiften för samtliga personliga licenser höjs från 700 kr till 1 400 kr; detta kompenseras dock delvis av en generell förlängning av giltighetstiderna för licenserna från 5 till 6 år. (Denna höjning förskjuts sannolikt till efter 2021 som stöd för uteblivna intäkter på grund av coronapandemin).
 - Att en fast grundavgift på 3 500 kr införs; den ska täcka samtliga resekostnader för besiktningar på plats av försränningsföretag. Hittills har detta utförts vart 5:e år men i nya föreskriftsförslaget ökas intervallet till vart 6:e år. (Denna nya avgift betraktas eventuellt inte som en avgift som undantas höjningen på grund av coronapandemin). Kostnaden per arbetad timme kommer att, som tidigare, vara 1 400 kr per timme.

5.2 Medborgare

Det kan vara rimligt att anta att de eventuellt ökade kostnaderna för företagen som redovisats under 5.1 i viss mån kan överföras till kunderna, men det är svårt att säga ett belopp, eftersom myndigheten har svårt att bedöma hur företagen i så fall väljer att göra.

Punkt e, k, m, n, o, p, q, r, s, t. I övrigt bör medborgarna gynnas av att en generellt högre säkerhetsnivå uppnås genom följande:

- Genom att den personliga säkerhetsutrustningens standard, oavsett vattentemperaturen och forsens svårighetsgrad, fås att motsvara branschstandarden (exempelvis vad gäller hjälmar, flytvästar, våtdräkter och våtskor).
- Genom att åldersgränserna för forsar av olika svårighetsgrad höjs, samt att det högsta tillåtna antalet unga deltagare per gummibåt minskas.
- Genom att det införs krav på simkunnighet samt på att praktiska säkerhetsövningar ska genomföras innan forsfärden. Syftet är öka passagerarnas förmåga att bidra till säkerheten samt att underlätta för forsrännaren att anpassa turens svårighetsgrad och upptäcka och avvisa eventuella olämpliga passagerare.
- Genom att det införs begränsningar vad gäller antalet passagerare ombord. Begränsningarna innebär att det inte får finnas fler passagerare i en gummibåt (UFF) än vad tillverkaren rekommenderar (frånsett i forsar av låg svårighetsgrad, under förutsättning att den maximala tillåtna lasten inte överskrids). Vidare att det maximala tillåtna antalet passagerare i en gummibåt sänks till 12 st.
- Genom att det införs krav på att rutiner för hantering av nödsituationer ska finnas dokumenterade i säkerhetsmanualen, samt på att alla forsrännare ska ha medföra personlig kommunikationsutrustning. Vidare att det förtydligas att säkerhetschefen är ansvarig för att omgående delge forsrännarna eventuella förändringar i säkerhetsmanualen eller annat som kan påverka säkerheten.

5.3 Staten, regioner och kommuner

För Transportstyrelsen kommer arbetsbördan minska något genom föreskriftsförslaget, och tillsynsarbetet kommer att bli mer effektivt och rätts-säkert genom följande:

- Punkt d, e, f, g, h, i, j, k, n, p. Genom att de nya föreskrifterna kommer att reglera sådant som tidigare var praxis, exempelvis vad gäller definitioner, utbildningskrav, giltighetstider, ansvarsområden, tillämpningsområden, säkerhetsplaners innehåll, utrustning och forsturers genomförande. Tidskrävande handläggning av osäkra praxisar bör nästan försvinna helt.
- Punkt l, n, o, p, r. Genom att säkerhetsplanens innehåll och omfattning regleras i högre grad, samt genom krav på att ev. alternativa lösningar relativt funktionskravens allmänna råd ska föregås av riskbedömningar dokumenterade i säkerhetsplanen. Detta kommer att göra att tillsynen i större utsträckning kan utföras i form av dokumentationskontroll och att tidsåtgången ute på fältet hos försämringsföretagen kan reduceras. Dessutom kommer tillsynen ute på fältet i högre grad kunna utföras stickprovsmässigt genom kontroller av att säkerhetsdokumentationen överensstämmer med den praktiska verksamheten, i stället för att som nu ibland hanteras genom omständliga ”resonemang” på plats.
- Punkt i. Genom att försämringsföretagens certifikats generella giltighetstid utökas till 6 år från nu gällande praxis på 5 år, kommer resursbehovet minska något. Detsamma gäller samtliga personliga licenser som också föreslås bli 6-åriga i stället för 5-åriga (rabatterat pris ska bidra till att de personer som har flera licenser förnyar dessa vid ett och samma tillfälle och Transportstyrelsen kan harmonisera slutdatumet).
- Punkt h. Genom att tillsynen av olika företag i samma region i Norrland kan synkroniseras tack vare harmoniserad giltighetstid på certifikaten.
- Punkt m, n, o, s. Genom bättre erfarenhetsåterkoppling, tack vare förtydligade krav om att försämringsbranschens rapporter om olycksfall, olyckstillbud och sjukdomsfall ska skickas in till Transportstyrelsen. Exempel på förbättringar som genomförts, med erfarenheter från några olyckor där räddningsinsatsen tagit onödigt lång tid, är att det införts krav på att samtliga försämrare ska medföra personlig kommunikationsutrustning samt att säkerhetsplanen ska innehålla en särskild punkt om vilka åtgärder som ska vidtas vid olyckor.

5.4 Externa effekter

Utifrån vad Transportstyrelsen kunnat bedöma tillkommer inte några externa effekter.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet.

Att behålla de befintliga föreskrifterna anses inte acceptabelt; problem med detta redovisas under A 1.

Att helt upphäva de existerande föreskrifterna utan att ersätta dem anses inte heller acceptabelt. Anledningen är att den generella säkerhetsnivån riskerar att försämrans genom att det kan öppna för en osund konkurrens från försäringningsföretag som kan hålla en lägre kostnadsnivå.

En lägre kostnadsnivå kan exempelvis uppnås genom följande:

- Genom att använda personal som inte har relevant utbildning, kompetens eller erfarenhet av kommersiell försäring med passagerare på forsar. Det är avgörande att försäringningsguiderna utan problem lätt kan kommunicera med gästerna, då missförstånd kan leda till olyckor.
- Genom att köra turer med större antal passagerare per försäringare eller per farkost. Detta minskar personalens möjligheter att styra farkosten den lämpligaste vägen genom forsens och att bistå varje passagerare samt ökar konsekvensen av en olycka.
- Genom att inte välja bort att köra olämpliga passagerare. Onyktra deltagare eller personer som inte kan bidra till sin egen säkerhet är olämpliga deltagare vid försäring.
- Genom att nyttja farkoster och säkerhetsutrustning som inte är anpassade för kommersiell försäring eller till de lokala förutsättningarna eller är i dåligt skick. Försäring ställer höga krav på styrka och slitagetålighet på farkosterna och övrig säkerhetsutrustning för att i tillräcklig grad skydda deltagarna mot kyla och påkörning av stenar m.m.
- Genom att inte lägga tillräckliga resurser på att etablera relevant kunskap om de lokala forsarnas egenskaper vid olika årstider, vattenstånd och andra yttre omständigheter. Ett oväder eller kraftig snösmältning kan på kort tid förvandla ett mindre vattendrag till en ofarbar fors. Om bristande kännedom leder till att vid ett olämpligt vattenflöde väljas en alltför svår passage i forsens, så att många ramlar överbord utan att det finns en naturlig uppsamlingsplats, kan det få svåra konsekvenser.

- Genom att inte samverka med den lokala räddningstjänsten kring användbara räddningsvägar och uppsamlingsplatser. Terrängen runt forsar är ofta svårtillgänglig och om samverkan med räddningstjänsten är bristfällig kan det leda till att eventuella räddningsinsatser försenas och försvåras.

Tillsyn genom en branschorganisation:

I SJÖFS 1997:18 finns möjligheten för Transportstyrelsen att överlåta tillsynen av försämningsföretagen till ett tillsynsorgan. Möjligheten till delegering har dock aldrig använts eftersom det sedan föreskrifterna beslutades inte funnits något tillsynsorgan som visat intresse för ta över tillsynen.

En organisation med namnet FoRS etablerades 1987 och existerade fram till 1996, ett år efter försämningsolyckan i Råneå. I Haverikommissionens rapport (O 1995:3) rekommenderades bl.a. Sjöfartsverket att

- verka för att FoRS-reglerna för kommersiell försäkring ses över, främst i fråga om skydd mot nedkylning, flythjälpmedel och referenser för vattenstånd, och
- verka för att FoRS tillsyn över försämningsföretagen förbättras.

I praktiken resulterade detta i stora interna konflikter, i huvudsak beroende på oenighet om nivån på säkerhetsutrustningen, och gav upphov till att många medlemmar hoppade av FoRS. Efterhand upphörde verksamheten helt enligt *Forskningsrapporten från företagsekonomiska institutet, Göteborgs universitet, 6. Upplevelseturism: Att göra det riskfyllda riskfritt* skriven av Eva Gustafsson och utgiven 2007.

Ovanstående visar att det kan antas vara en svår uppgift att bedriva en effektiv och objektiv tillsyn via en liten branschorganisation som i dag endast skulle bestå av 16 medlemsföretag.

På en direkt skriftlig fråga till branschens aktörer vid samrådet den 1 maj 2020 svarade ingen att de helst skulle vilja slippa tillsyn av Transportstyrelsen. Två aktörer framförde dock önskemål om att bibehålla möjligheten för externa tillsynsutövare.

I 7 kap. 11 b § FSL anges att Transportstyrelsen får överlåta uppgiften att utfärda och förnya vissa certifikat till en fysisk eller juridisk person under vissa förutsättningar. Av 9 kap. 5 § FSF framgår bland annat att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om de krav som ska uppfyllas för att överlåtelse enligt 7 kap. 11 b § FSL ska få ske.

För att Transportstyrelsen skulle föreskriva om möjligheten till delegering till ett tillsynsorgan skulle myndigheten behöva föreskriva om vilka krav som ska uppfyllas för att en sådan delegering skulle vara möjlig. Exempel på krav som skulle behöva uppfyllas är dokumenterad kompetens, kvalitetslednings- och dokumenthanteringssystem, oberoende till branschen, ansvarsförsäkring, återkoppling till Transportstyrelsen om genomförda tillsyner, utfärdade licenser, certifikat samt vid avvikelser. Vidare skulle Transportstyrelsen behöva utöva förstagångs- och periodisk tillsyn över en sådan organisation.

Med hänsyn till att de företag i branschen som skulle kunna bli aktuella som delegeringsmottagare sannolikt har begränsade resurser skulle de troligen ha svårt att uppfylla krav för auktorisation som tillsynsorgan. Med beaktande av branschens ringa storlek skulle Transportstyrelsen även ha svårt att formalisera och kontrollera kriterier för tillsynsorganen. Eftersom det i praktiken inte finns någon efterfrågan av delegerat tillsynsorgan föreslår myndigheten att möjligheten till delegering tas bort i nuvarande föreskrift. Om behovet skulle uppstå framöver kan förutsättningarna för det utredas då.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Efter en forsränningsolycka 1995 där 8 personer miste livet (Råneåolyckan) fick Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram föreskrifter som reglerar säkerheten i samband med forsränning. I samband med framtagandet av föreskrifterna skickade Sjöfartsverket en framställan till regeringen med förslaget att verket skulle åläggas ansvaret för tillsynen av och regelskrivningen för forsränning. Dåvarande kommunikationsdepartementet svarade i beslut den 9 maj 1996 (K96/517/RS) att regeringen inte vidtar någon åtgärd med anledning av framställan med följande motivering: *"Varken för begreppet fartyg eller för begreppet sjöfart finns det någon för svensk rätt allmängiltig definition. Med hänsyn till den tillämpning som båda dessa begrepp fått i praxis får dock anses att forsränning faller in under fartygssäkerhetslagens tillämpningsområde och att Sjöfartsverket således redan har möjlighet att utfärda regler för och utöva tillsyn över denna typ av sjöfart."* SJÖFS 1997:18 beslutades därefter med regeringens uttalande som stöd.

Transportstyrelsen har gjort en ny bedömning av bemyndigandefrågan med utgångspunkt i fartygssäkerhetslagen. Fartygssäkerhetslagen saknar en definition av begreppet *fartyg*. Sjölagen (1994:1009) anger i 1 kap. 3 § *"till fartyg med dess skrov och styrinrättning"* vilket har tolkats som att ett fartyg ska ha dels ett skrov, dels en styrinrättning. I 1 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) anges att med *fartyg* avses i denna förordning varje

farkost som används eller kan användas till transport på vattnet, vilket inbegriper de farkoster som används till försrättning.

Fartygssäkerhetslagstiftningen är tillämplig på fartyg som används till sjöfart. Lagstiftningens syfte – ökad sjösäkerhet – talar starkt för att användningen till sjöfart bör vara avgörande för om fartygssäkerhetslagstiftningen är tillämplig i det enskilda fallet. Detta innebär att farkoster som saknar fast styrinrättning men som ändå kan styras – som uppblåsbara flottar, kajaker, kanoter eller liknande flythjälpmedel – ändå bör kunna definieras som fartyg enligt fartygssäkerhetslagstiftningen eftersom de används till sjöfart.

Föreskrifterna kommer vidare att avgränsas till att inte omfatta fartyg som har en skrovlängd på fem meter eller mer samt fartyg som inte tar fler än 12 passagerare. Fartyg med en skrovlängd på fem meter eller mer omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart (TSFS 2017:26) och fartyg som medför fler än tolv passagerare är enligt 1 kap. 1 § FSL passagerarfartyg, som också omfattas av TSFS 2017:26.

Eftersom försrättning av tradition sker med farkoster som manövreras med paddlar eller åror utför forsar, föreligger inget behov av att föreskrifterna kompletteras med regler avseende mekanisk framdrivning. Det skulle bli en betydligt farligare och mer kontroversiell verksamhet om de nya föreskrifterna skulle öppna upp för exempelvis vattenskotrar. Då behöver regelverket kompletteras med krav på att förebygga och hantera brand, utsläpp av drivmedel samt ökad risk för skador på ombordvarande försrännare och passagerare.

Bemyndigandet avseende rapportering av olycksfall, olyckstillbud och sjukdomsfall återfinns 7 kap. 2 § 5 a FSL. Eftersom föreskrifterna inte kommer att bemyndigas med stöd av sjölagen kommer rapportering av olycka att inhämtas med stöd av FSL. Rapporteringskravet i föreskrifterna kommer därför att anpassas till de olyckor och tillbud som anses omfattas av FSL.

Föreskrifterna bemyndigas med stöd av 2 kap. 1, 6 och 7 §§, 3 kap. 3 §, 4 kap. 34 och 38 §§ samt 6 kap. 7 och 8 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

8.**Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen hör till nationell rådighet och omfattas inte av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

9.**Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Det är bra om föreskrifterna sätts i kraft i god tid innan eller efter försäringssäsongen, som sträcker sig från maj till september, så att försäringss-företagen hinner genomföra eventuella åtgärder till kommande säsong. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 3 mars 2021.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse**10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Försäringssbranschens 16 stycken företags bidrag till utvecklingskraften i landet ska inte underskattas, då verksamheten bedrivs i norra delarna av Sverige från Gävle till Kiruna under den årstid som normalt utgör lågsäsong för den lokala turistindustrin. Antal direkt sysselsatta under försäringsshögsäsongen omfattar 1–6 deltidsanställda per företag. Utöver detta erbjuder ofta dessa företag en mängd andra liknande äventyrsaktiviteter med tillhörande binärningar som boende, mat och övrig infrastruktur vilket ger ytterligare sysselsättningseffekter. I samråd med de största aktörerna i branschen uppskattas att det årligen genomförs försäringsturer med 8 000–9 000 passagerare per år.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förhoppningen är att ytterligare minska olyckor vid försäring; i övrigt är denna aktivitet i likhet med andra friluftaktiviteter förstås bra för allmänhetens hälsa och miljömedvetenhet.

Tillämpligheten av lag om åtgärdande av förorening från fartyg (1980:424, LÅFF) och förordning om åtgärdande av förorening från fartyg (1980:789, FÅFF) är separerat från denna föreskrift, men i praktiken lär de inte beröras då man inte nyttjar maskinerier vid försäring och det inte heller genereras något driftsrelaterat avfall.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. De viktigaste konsekvenserna för företag i övrigt beskrivs under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	* Minskade administrativa kostnader då intervallen för förnyande av licenser och besiktning av företagen ökas från 5 till 6 år. * Funktionsbaserade krav kan i vissa fall minska kostnader för inköp av icke nödvändig utrustning.	* Engångskostnad för att avsätta tid för uppdatering av säkerhetsplanen * Eventuella inköp av ny utrustning.	* Höjning av licenskostnaden från tidigare 700 kr till 1400 kr. * Höjning då fast grundavgift för besiktning på plats om 3 500 kr införs.	* Avgifterna har inte höjts sedan 2013 och höjningen var planerad oavsett om en ny föreskrift ges ut. * Kostnaden för certifikat och licenser kan inte ses som en ökning med 100 % då giltighetstiden förlängs från 5 till 6 år och om samma person samtidigt söker flera licenser till sig själv debiteras endast för en licens. * Avgiftsökningarna, frånsett grundavgiften kommer troligen att skjutas till efter 2021 som kompensation för uteblivna intäkter för coronapandemin. * De flesta företags utrustning behöver inte uppdateras beroende på nya krav.
Medborgare	* Ökad säkerhet för passagerare.	* Krav på simkunnighet. * Högre åldersgränser. * Begränsningar i antalet passagerare.		* Det kan vara rimligt att anta att de eventuellt ökade kostnaderna för företagen som redovisas i viss mån kan överföras till kunderna, men det är svårt att säga ett belopp, eftersom myndigheten har svårt att bedöma hur företagen i så fall väljer att göra. Reglerna som ämnar att öka säkerheten, så som krav om simkunnighet, gör att t.ex. icke simkunniga personer exkluderas från deltagande. Den ökade säkerheten får anses vara av ett högre intresse.
Staten m.fl.	* Mer rättssäkert och effektivt arbete med tillsyn. * Avgifter anpassade till			

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas	Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	aktuellt kostnadsläge för tillsynen. * Bättre erfarenhetsåterkoppling från branschen.		
Externa effekter			
Totalt			De sammantagna effekterna av ökad säkerhet för passagerare, de anpassningar som kan göras genom funktionsbaserade krav tillsammans med den ökade rättssäkerheten och effektiviteten vid utövandet av tillsyn överväger de eventuella kostnader som landar på berörda företag, medborgare, staten m.fl.

E. Samråd

Aktuella för samråd bör vara de direkt berörda i grupperna 1–4 under punkt 4.

Dessa 22 stycken direkt berörda aktörer har, via e-postutskick den 1 april 2020 med bilaga som redovisar samtliga identifierade problem, uppmanats inkomma med synpunkter. 12 av aktörerna har hittills returnerat drygt 50 synpunkter. Dessa har sammanställts och anonymiserats med kompletterande kommentarer från Transportstyrelsens och därefter åter skickats ut till samtliga berörda i ett e-postutskick den 12 maj 2020. Därefter har omkring 5 ytterligare kommentar inkommit. Utskicken med bilagor och sammanställningen av svaren finns diarieförda i detta ärende.

Aktuella att informera bör vara de indirekt berörda grupperna 2, 3, 4, 5 och 8 under punkt 4.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Amina Avdic & Gustaf Dillner
 amina.avdic@transportstyrelsen.se
 gustaf.dillner@transportstyrelsen.se