

## **Konsekvensutredning - Transportstyrelsens föreskrifter om fritidsbåtar och vattenskotrar**

Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhets- och miljökrav för fritidsbåtar, vattenskotrar och viss utrustning.

### **1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Europaparlamentet och rådet har den 20 november 2013 utfärdat ett nytt direktiv för fritidsbåtar och vattenskotrar, 2013/53/EU. Direktivet ersätter det tidigare direktivet på området, 94/25/EG. De föreskrifter som Transportstyrelsen nu remitterar införlivar, tillsammans med lag och förordning om fritidsbåtar och vattenskotrar, EU-direktivet 2013/53/EU i svensk rätt.

### **2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?**

Regleringen har sin grund i ett EU-direktiv som riktar sig till medlemsstaterna. Sverige måste införliva direktivet i svensk rätt, vilket sker genom lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Om Sverige inte införlivar bestämmelserna kommer Sverige att bryta mot sina skyldigheter i egenskap av medlemsstat och kan ställas till svars för detta.

### **3 Vad ska uppnås?**

Det nya direktivet föranleds huvudsakligen av ett behov av att anpassa rättsakten till gällande krav på struktur och systematik (New Legal Framework). Ett antal specifika kravförändringar omhändertas samtidigt, i synnerhet med avseende på gränsvärden för avgasutsläpp. Skyldigheterna för marknadsaktörer tydliggörs också i det nya direktivet, liksom medlemsstaternas åligganden att utföra en adekvat marknadskontroll.

Kravet på medlemsstaterna att utföra marknadskontroll har tidigare varit otydligt, vilket fått till följd att marknadskontroll inte har prioriterats i tillräcklig omfattning. Marknadskontroll är myndigheternas åtgärder för att säkerställa att provningsprocedurer följs och att produkter som tillhandahålls på marknaden uppfyller gällande krav. Marknadskontroll är således en viktig förutsättning för regelefterlevnaden, vilket i förlängningen medför att undermåliga eller farliga produkter i mindre utsträckning når

konsumenterna samt att en sund konkurrenssituation upprätthålls på den gemensamma marknaden.

Tidigare har det i lagstiftningen om fri rörlighet för varor och tjänster använts en rad begrepp som inte alltid definierats, varför det varit nödvändigt med förklaringar och tolkningsriktlinjer. Detta har fått till följd att reglerna tillämpats olika för en och samma produkt beroende på i vilket land produkten har tillhandahållits på marknaden. Många företag har upplevt betydande svårigheter att förstå de krav som gäller för produkterna.

Sammanfattningsvis, ska marknads kontroll utföras i sådan omfattning att risken för upptäckt i de fall reglerna inte följs är uppenbar. Ett harmoniserat regelverk inom EU ska uppnås och säkerställa att produkter når upp till en gemensam och godtagbar nivå beträffande säkerhet och miljöskydd.

En mer ingående beskrivning av förändringarna återfinns i bilagan.

#### **4 Vilka möjliga lösningar finns?**

##### **4.1 Alternativ som inte innebär reglering**

Sverige måste införliva direktivet i svensk rätt. Alternativ som inte innebär reglering saknas därmed.

##### **4.2 Regleringsalternativ**

Det regleringsalternativ som står Transportstyrelsen till buds är ett komplett genomförande av de krav som ställs genom direktivet och som inte införlivas i nationell rätt genom lag eller förordning. Direktivet medger inget nationellt handlingsutrymme vid genomförandet. Det svenska genomförandet sker följaktligen genom ett rent införlivande av direktivet utan några nationella avvikelser.

#### **5 Samhällsekonomisk analys**

##### **5.1 Företag**

###### **5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?**

Företag som berörs är de som bedriver handel med fritidsbåtar och vattenskotrar, samt med framdrivningsmotorer och viss utrustning till fritidsbåtar och vattenskotrar.

Huvuddelen av båttillverkarna är inte organiserade och utgörs av fåmansföretag. Antalet uppskattas till cirka 50 med utgångspunkt från den registrering av tillverkare som Transportstyrelsen utför och SWEBOATS information om båttillverkare. Uppskattningen är dock ytterst osäker då registret inte uppdateras och båtindustrin drabbats hårt under

lågkonjunkturen vilket medfört att många företag har gått i konkurs. Uppgift om antalet tillverkare av utrustning för båtar saknas. Dessa registreras inte och Transportstyrelsen har inte funnit att de är organiserade på annat sätt. Antalet distributörer<sup>1</sup> av båtar uppskattas till cirka 300 och antalet distributörer av utrustning till cirka 500. Uppskattningen har gjorts av båtbranschens riksförbund SWEBOAT. Information om antalet importörer saknas då dessa inte är organiserade eller registrerade.

#### 5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

De krav som följer av det nya direktivet är ofta uttryckta som funktionskrav. De specifika krav som kommer att ge presumtion för att funktionskraven är uppfyllda, kommer att fastställas i nya eller reviderade tekniska standarder. Då kostnaderna för anpassning till direktivet således till stor del är beroende av de tekniska standardernas utformning, är möjligheterna att i detalj uppskatta dessa kostnader i nuläget begränsade. Uppskattningarna av de administrativa kostnaderna är beräknade på vad som framgår direkt av direktivet idag.

Namnen på farkostkategorierna har tagits bort för att inte vilseleda brukarna så att de använder farkosterna i farvatten som farkosten inte är konstruerad för. Ändringen gäller för instruktionsböcker till nya båtar som släpps ut på marknaden efter att de nya reglerna har trätt ikraft. Detta innebär en liten kostnad då fyra ord ska tas bort från det underlag för instruktionsböcker som används för befintliga båtar. Tidsåtgången uppskattas till 5–15 minuter och kostnaden till mindre än 200 kronor.

Tillverkare av utrustning har inte tidigare haft krav om att upprätta instruktionsbok. Tillverkarens kostnad för att upprätta dessa instruktionsböcker är beroende av produktens komplexitet. För vissa produkter kan instruktionen rymmas på en sida medan instruktionerna för andra produkter kan uppgå till ett hundratal sidor. Tidsåtgången uppskattas till 1–5 arbetsdagar och kostnaden till 5 000–30 000 kronor.

Krav om att motorer ska vara försedda med varumärke eller handelsnamn utökas till att även omfatta kontaktadress. Detta innebär att underlaget för märkskylten måste uppdateras. Den administrativa kostnaden för detta antas vara liten då de uppgifter som ska anges på skylten endast utökas marginellt.

Kravet om att motortillverkaren ska fastställa vilka motorer som ingår i en motorfamilj och vilken motor som är grundmotor innebär att tillverkarens befintliga motormodeller ska grupperas utifrån sina avgasemissioner. Detta

---

<sup>1</sup> **distributör**: en fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, utöver tillverkaren eller importören, som tillhandahåller en produkt på marknaden.

bedöms endast medföra en ringa kostnad då omfattningen av dokumentationen utökas i mycket liten omfattning.

Kraven beträffande avgasemissioner blir strängare. I stort uppfyller dock svenska motortillverkare redan dessa strängare krav, vilket innebär att endast ett fåtal tillverkare berörs. Kostnaden för att uppdatera motorernas dokumentation bedöms uppgå till cirka 100 000 kronor per motorfamilj.

Instruktioner avseende de nya bullerkraven medför en liten administrativ kostnad då underlaget för motorns befintliga instruktionsbok måste justeras. Tidsåtgången för detta bedöms vara mindre än 10 timmar och kostnaden mindre än 6 000 kronor.

5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

De krav som följer av det nya direktivet är ofta uttryckta som funktionskrav. De specifika krav som kommer att ge presumtion för att funktionskraven är uppfyllda, kommer att fastställas i nya eller reviderade tekniska standarder. Då kostnaderna för anpassning till direktivet således till stor del är beroende av de tekniska standardernas utformning, är möjligheterna att i detalj uppskatta dessa kostnader i nuläget begränsade. Uppskattningarna av de ekonomiska konsekvenserna är baserade på vad som framgår direkt av direktivet idag.

Direktivet medger dessutom en övergångsperiod till den 18 januari 2017 innan produkter som överensstämmer med det tidigare direktivet måste uppfylla kraven i det nya direktivet.

Kraven beträffande avgasemissioner blir strängare. I stort uppfyller dock svenska motortillverkare redan dessa strängare krav, vilket innebär att endast ett fåtal tillverkare berörs. Kostnaden för en motortillverkare att modifiera motorer som inte uppfyller de nya avgasutsläppskraven uppgår enligt uppgifter från näringen till cirka 100 miljoner kronor för varje grupp av motormodeller med likartade avgasutsläpp (motorfamilj). Som exempel kan nämnas att Volvo Penta har 8 olika motorfamiljer som berörs av de nya avgasutsläppskraven.

Kravet om skydd mot fall överbord och sätt att åter ta sig ombord justeras. De båtmodeller som i dag saknar möjlighet för en person i vattnet att åter ta sig ombord måste anpassas för detta ändamål, och för båtmodeller med räddningsstege kan stegen behöva förlängas. Kostnaden för sådan anpassning är beroende av vilken lösning som tillverkaren väljer. En räddningsstege torde vara det vanligaste sättet att uppfylla kravet. Kostnaden för att förlänga en räddningsstege uppskattas till 150–500 kronor per stege beroende på stegens design.

Kravet gällande sikt från styrplats utökas till att även omfatta segelbåtar vilket för vissa segelbåtar kan medföra en kostnadsökning. Kostnaden är beroende av båtens nuvarande design. Exempel på åtgärd som kan bli nödvändig är att införa en siktruta i segel. Kostnaden för en sådan åtgärd är cirka 200 kronor för en mindre jolle, och upp till 5 000 kronor för en 40-fots segelbåt som bedöms vara den största båten som kommer att beröras av kravet då bommen på större båtar hamnar på en sådan höjd att storseglet inte hindrar sikten. Detaljkraven kommer att läggas fast i den standard som reglerar sikt från styrplats och som kommer att revideras.

Lättnaden beträffande skrovgenomföringar kan innebära att vissa skrovgenomföringar inte längre behöver förses med avstängningsanordningar. Detta kommer att medföra att avstängningsanordningar kan uteslutas med en kostnadsbesparing som följd. Den genomsnittliga kostnadsbesparingen uppskattas till 150 kronor per ventil.

Krav på att utombordsmotorer med rorkult ska vara försedda med nödstoppsanordning har införts i den nya regleringen. Då Sverige inte har någon utombordsmotortillverkare utreds inte frågan vidare.

Kravet på ventilation av bränsletankutrymmen omfattar inte längre tankutrymmen för dieseltankar. Ändringen är en anpassning till rådande praxis och innebär därför i praktiken inte någon minskad kostnad för tillverkarna.

Kravet på elektriska system har kompletterats med att kretsar för elektrisk framdrivning inte får integrera med andra kretsar så att någon av kretsarna upphör att fungera. Elektrisk framdrivning är en förhållandevis ny företeelse. Kravet bedöms inte medföra någon kostnadsökning eller endast en marginell sådan då kostnader som eventuellt uppstår hänförs till justerad kabeldragning.

Kravet på styrsystem har förtydligats så att alla system för framdrivningskontroll omfattas. Ändringen har tillkommit som en anpassning till teknikutvecklingen och bedöms inte medföra någon kostnadsökning.

Krav på att gasanordningar ska installeras i enlighet med tillverkarens anvisningar har införts. Kravet innebär ingen ändring i sak då kravet har funnits tidigare men i annan reglering.

Reglerna har kompletterats med krav för signalfigurer och ljudsignaler när sådan utrustning installeras. Kravet innebär ingen förändring i sak då kravet har funnits sedan tidigare men i annan reglering.

Utsläppskraven skärps så att båtar med vattentoalett måste ha en uppsamlingstank eller reningsutrustning. Kostnaden för tankinstallation och den kringutrustning som behövs bedöms uppgå till cirka 10 000 kronor per båt. Utrustning för reningssystem bedöms kosta cirka 50 000–120 000 kronor beroende på kravnivån för rening. Kravnivån kommer att läggas fast i en standard och detta arbete har ännu inte påbörjats. Anpassningen till detta krav har emellertid till stor del redan skett i Sverige genom föreskrifter som trädde ikraft den 1 april 2015 och kravet torde därmed medföra en tämligen begränsad produktpåverkan.

Kravet beträffande märkning av motorn förtydligas från krav om motortillverkarens varumärke eller handelsnamn till att tillverkaren ska uppge registrerat firmanamn eller varumärke samt uppgift om kontaktadress. Kostnaden för märkning uppskattas till cirka 50 000 kronor per motorfamilj.

Kravet om CE-märkning för motorer utökas från att ha gällt för utombordmotorer och aquamaticmotorer med inbyggt avgassystem till att omfatta samtliga framdrivningsmotorer. Kostnaden för att modifiera motorerna så att de uppfyller de nya krav som ligger till grund för CE-märkning uppskattas till cirka 100 000 kronor per motorfamilj. Tillverkarna har dock redan på eget initiativ valt att CE-märka även de motorer som inte tidigare har omfattats av krav på CE-märkning. Kravet bedöms därför inte innebära någon tillkommande kostnad för tillverkarna.

Krav på vilka provningscykler och viktningsfaktorer som ska användas vid bestämmande av avgasemissioner från motorer har införts. Kraven innebär ingen ändring i sak då kraven sedan tidigare funnits i standarder som direktivet hänvisat till.

Förtydligande avseende vilka provningscykler som ska användas vid provning av avgasemissioner för diesel- respektive bensenmotorer har införts. Kraven innebär ingen ändring i sak då kraven sedan tidigare funnits i standarder som direktivet hänvisat till.

Specifikationer för de bränslen som ska användas för bestämmande av avgasemissioner från framdrivningsmotorer har införts. Kraven innebär ingen ändring i sak då kraven sedan tidigare funnits i standarder som direktivet hänvisat till.

#### 5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Konkurrensförhållandena för de företag som efterlever gällande krav bedöms påverkas positivt eftersom tydligare skyldigheter för medlemsstaterna avseende marknads kontroll torde minska risken för osund konkurrens på unionsmarknaden.

#### 5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Ingen särskild hänsyn till små företag är möjlig då reglerna redan är beslutade vid rådsförhandlingar på EU-nivå och därför inte längre kan påverkas nationellt.

#### 5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Ingen ytterligare påverkan på företagen har identifierats.

### 5.2 Konsumenter

Konsumenten är i detta fall köpare av båtar, vattenskotrar och utrustning till dessa. Kostnaden för produkterna ökar och därmed ökar även priset för konsumenten uppskattningsvis i motsvarande utsträckning.

### 5.3 Statens finanser

Kostnaden för marknads kontroll bedöms påverka statens finanser i den utsträckning som verksamheten blir skattefinansierad.

### 5.4 Samhället i övrigt

Regleringen kommer att medföra en minskning av utsläppen av förorenande ämnen till vatten och luft. Kravnivåerna kommer att läggas fast i nya eller reviderade standarder. Innan standarderna har tagits fram eller reviderats kan inte minskningen av utsläppen närmare uppskattas.

Då en rad skärpta säkerhets- och miljökrav införs, samt också tydligare skyldigheter att genom marknads kontroll säkerställa efterlevnaden, bedöms regleringen sammantaget medföra en generell ökning av säkerheten för de EU-medborgare som påverkas av regleringen.

### 5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Kravet på Transportstyrelsen att utföra marknads kontroll ökar. Avgifterna för marknads kontrollen får bestämmas upp till full kostnadstäckning. Krav ställs i regleringen på att Polismyndigheten ska bistå med handräckning då så är nödvändigt. Detta kan komma att innebära en ökad arbetsbörda för polisen. Transportstyrelsen bedömer dock att handräckning endast kan bli aktuellt i ett fåtal fall. Även domstolsväsendet kan komma att få en ökad arbetsbelastning om Transportstyrelsen ökar sin marknads kontroll då flertalet av de förelägganden som vi meddelar överklagas.

## 5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar	
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar		Nackdelar
<b>Företag</b>				-	Kostnader för att uppfylla vissa nya krav Ökade förutsättningar för sunda konkurrensvillkor
<b>Konsumenter</b>				-	Konsumenterna bedöms få betala för kostnadsökningen hos företagen
<b>Statens finanser</b>				(-)	Kostnad för staten i den mån marknads- kontrollen finansieras genom skattemedel
<b>Samhället i övrigt</b>			+		Ökad sjösäkerhet och minskad miljöpåverkan
<b>Myndigheter och andra offentliga organ</b>				(-)	Eventuellt ökad arbetsbörda för polis och domstolsväsende
<b>Totalt</b>			(+)		Osäkert om nyttan överstiger kostnaden

Det samhällsekonomiska utfallet är förenat med viss osäkerhet. Den nya regleringen medför kostnader som i slutändan kommer att belasta konsumenten, samtidigt som nyttoeffekter uppstår för bland annat sjösäkerhet och miljöskydd. Direktivet måste dock införlivas i svensk rätt trots de osäkerheter som föreligger i den samhällsekonomiska bedömningen.

## 6 Fördelningsanalys

Ingen grupp av medborgare påverkas mer än någon annan.

## 7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

### 7.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?

Ingen påverkan.

### 7.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?

Hänsynsmålet påverkas genom positiva effekter med avseende på sjösäkerhet och miljöskydd.



**8 Vad är förslaget?**

Förslaget är att införliva de regler som följer av direktiv 2013/53/EU i svensk nationell rätt utan några nationella avvikelser.

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

Regleringen utgör ett rent införlivande av den EU-rättsliga regleringen utan några nationella avvikelser. Regleringen överensstämmer således med de skyldigheter som följer av EU-rätten. Det saknas andra internationella regler att beakta.

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

Den organiserade delen av båtindustrin har informerats om de nya kraven och information kommer även att finnas tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats.

**11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsens beslutanderätt grundar sig på 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 och 11 §§ förordningen (2016:xx) om fritidsbåtar och vattenskotrar, samt 6 § förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll.

---

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

Christer Bergström  
Telefon 010-495 32 44  
christer.bergstrom@transportstyrelsen.se

## **BILAGA**

### **Skillnader mellan det tidigare och det nya direktivet**

Namnen på konstruktionskategorierna har ändrats då dessa var missvisande. Kategorierna benämns nu endast A, B, C och D.

Kraven beträffande avgasemissioner har skärpts för att harmonisera med kraven i USA.

Benämningen ”fartygsmärkning” ändras till ”identifiering” för att tydligare indikera vad kravet syftar till samtidigt som de ingående delarna får justerade benämningar och beskrivningar för att ytterligare framhålla syftet.

Kravet beträffande tillverkarskyltens uppgifter om tillverkaren förtydligas i den nya regleringen. Tillverkaren ska uppge registrerat firmanamn eller varumärke samt uppgift om kontaktadress. Vid efterkontroll ska även det anmälda organets kontaktadress anges.

Kravet beträffande skydd mot fall överbord och hjälpmedel för att åter ta sig ombord förtydligas så att det nu framgår att en person i vattnet utan hjälp ska kunna nå anordningen.

Kravet avseende sikt från styrplatsen utökas från att endast gälla för motorbåtar till att omfatta samtliga båtar.

Kravet på instruktionsbok utökas från att ha gällt båtar och motorer till att omfatta samtliga produkter. Nytt är även att instruktionsboken ska beskriva eventuellt underhåll av produkten.

Beträffande öppningar i skrov, däck och överbyggnad förtydligas att kravet på avstängningsanordningar för skrovgenomföringar gäller skrovgenomföringar konstruerade för att vatten ska kunna passera.

Det krav som avser utrymningsanordningens påverkan på skrovets styrka, fribord och stabilitet har förtydligats. Detta innebär dock ingen ändring i sak då det sedan tidigare finns krav om att båten ska vara stark nog i alla avseenden.

Kravet på manöveregenskaper har förtydligats så att det av den nya regleringen framgår att kraven gäller även för tillverkningen. Detta innebär

ingen förändring i sak då det endast är fråga om en ändring av översättningen av det engelska uttrycket ”designed, constructed”.

Kravet att isolering för inombordsmotorer ska vara obrännbar har inte gått att uppfylla och har därför ändrats till att isoleringen inte ska underhålla brand.

Kravet om säkring mot vatteninträngning i motorrummet genom luftöppningar har inte gått att uppfylla och har därför ändrats till att sådan vatteninträngning ska minimeras.

Kravet på anordning som gör att en utombordsmotor inte kan startas med ilagd växel har justerats från att kravet avsåg båten, vilket är felaktigt då krav avseende motorn inte kan lösas med båtens konstruktion, till att avse utombordsmotorn.

Krav på att utombordsmotorer med rorkult ska vara utrustade med nödstoppansordning har införts.

För bränsletankar har kraven förtydligats så att det i den nya regleringen framgår att kravet på ventilation avser bensintanksutrymmen.

Kravet på elektriska system har kompletterats med att kretsar för elektrisk framdrivning inte får integrera med andra kretsar så att någon av kretsarna upphör att fungera.

Kravet på styrsystem har förtydligats så att alla system för framdrivningskontroll omfattas. Vidare har kravet förtydligats när det gäller att segelbåtar ska vara utrustade med nödstyrningsanordning oberoende av om segelbåten är utrustad med en eller flera motorer.

Krav på att gasinstallationer ska installeras enligt tillverkarens anvisningar har införts.

Reglerna har kompletterats med krav för signalfigurer och ljudsignaler när sådan utrustning installeras.

Utsläppskraven skärps så att båtar med vattentoalett måste ha uppsamlingstank alternativt reningsanläggning.

Kravet beträffande märkning av motorn förtydligas från krav på motortillverkarens varumärke eller handelsnamn till att tillverkaren ska ange registrerat firmanamn eller varumärke samt uppgift om kontaktadress.

Kraven beträffande CE-märkning för framdrivningsmotorer utökas från att omfatta utombordsmotorer och aquamaticmotorer med inbyggt avgassystem till att omfatta samtliga framdrivningsmotorer.

Krav på vilka provningscykler och viktningsfaktorer som ska användas vid bestämmande av avgasemissioner från motorer har införts.

Förtydligande avseende vilka provningscykler som ska användas vid provning av avgasemissioner för diesel- respektive bensinmotorer har införts.

Specifikationer för de bränslen som ska användas för bestämmande av avgasemissioner från framdrivningsmotorer har införts.

Krav har införts på att motortillverkare ska fastställa vilka motorer som ingår i en motorfamilj och vilken motor i motorfamiljen som är grundmotor.

Gränsen för hur länge avgaskraven måste uppfyllas har förtydligats för olika typer och storlekar av framdrivningsmotorer.

Krav att motorer ska åtföljas av instruktioner avseende uppfyllelse av bullerkraven har införts.

Ansvar och skyldigheter för ekonomiska aktörer och privatimportörer har preciserats.