

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2026:XX) om hissar och rulltrappor på fartyg

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Arbetsmiljöverket		Arbetsmiljöverket har, utifrån de intressen som Arbetsmiljöverket har att bevaka, inga synpunkter på det remitterade förslaget.	Noteras.
Boverket	1 §, m.fl.	Boverket noterar att förslaget använder begreppen "avses tas i bruk" och "tillhandahålls" utan att det framgår hur dessa ska förstås i föreskriftens kontext. Begreppen förekommer i harmoniserad produktlagstiftning, men det framstår som oklart om avsikten är att ekonomiska aktörer, såsom tillverkare och importörer, ska betraktas som ansvarssubjekt enligt författningsförslaget. I 1 § andra meningen anges exempelvis att föreskrifterna även gäller andra hissar och rulltrappor som "avses tas i bruk" på svenska fartyg från och med ikraftträdandet. Om avsikten inte är att ekonomiska aktörer ska omfattas av ansvaret bör det övervägas att omformulera bestämmelsen så att ansvaret tydligt knyts till annat ansvarssubjekt.	Begreppet "avses att tas bruk" har i 1 § ersatts av "installeras". I övrigt används begreppet "tas i bruk" på samma sätt i förslaget som i BFS 2025:11. Begreppet "tillhandahålls" förekommer inte i förslaget.
	1 och 2 §§	Vidare används roller såsom redare, befälhavare och kontrollorgan, men det framgår inte tydligt vem som har det övergripande ansvaret för att anordningarna uppfyller föreskrifterna. Sammantaget innebär utformningen av 1 och 2 §§ att det uppstår tolkningsproblem både i fråga om	Krav som endast avser beskaffenheten av fartyg eller utrustning anger vanligtvis att det är fartyget eller utrustningen som ska uppfylla de krav som ställs. Detta i enlighet med Transportstyrelsens bemyndigande i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Det finns alltid en fysisk eller juridisk person som har det juridiska

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		vem som är ansvarssubjekt och hur tillämpningsområdet ska förstås.	ansvaret för fartygets regelefterlevnad i egenskap av att man äger eller förvaltar fartyget. Generellt torde det vara tillräckligt att krävställa ägare/redare/befälhavare i de fall dessa åläggs att vidta någon specifik aktivitet eller åtgärd. I övrigt torde det vara tillräckligt att kraven riktas mot fartyget som sådant.
	1 §	1 § i författningsförslaget är utformad på sätt att det framstår som att samma krav ställs på befintliga hissar med hisskorg som vid nyinstallation av en sådan hiss. Retroaktiva krav kan innebära betydande ekonomiska och tekniska konsekvenser, och motiven till sådana krav behöver därför vara klart redovisade och riskbaserade. Boverket bedömer att förslaget inte tillräckligt tydliggör avsedd räckvidd.	Den kravnivå i förslaget som avser hissar med hisskorg är i allt väsentligt samma kravnivå som redan gäller för sådana hissar. Det saknas därmed skäl att avstå från retroaktiv tillämpning beträffande dessa hissar.
	2 §	Angivelsen i 2 § om att endast vissa paragrafer ska tillämpas för inrikes sjöfart kan också misstolkas som att användningsrelaterade krav endast gäller vissa fartygstyper, vilket sannolikt inte är avsikten.	Fartyg i nationell sjöfart utgör ett separat fartygssegment inom svensk sjöfart. Fartygssegmentet är definierat i förslaget. För detta fartygssegment gäller endast de bestämmelser i förslaget som avser kontroll, intyg och skylt. Detta har varit fallet sedan den 1 juni 2017.
	8–10 §§	Flera bestämmelser hänvisar till standarder ISO 8383:1985, SS-EN 81-serien. Eftersom standarder ändras över tid och ofta är kostnadsbelagda är det av rättssäkerhetsskäl problematiskt att ge dem bindande verkan utan att ange vilken utgåva som avses.	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	8–10 §§	Förslaget tydliggör inte heller hur hänvisningarna ska förstås när standarder ersätts eller revideras.	När standarder ersätts eller revideras kommer hänvisningarna att uppdateras till att avse gällande version.
	8 och 9 §§	Samspelet mellan ISO-standarderna och bilaga 5:1 i Boverkets föreskrifter BFS 2011:12 (samt kommande regler i BFS 2025:13) behöver klargöras.	Av förslaget följer att person- och varupersonhissar på fartyg ska, om de är försedda med hisskorg, uppfylla den fartygsspecifika ISO-standarderna på samma sätt som tidigare. Därutöver ska sådana hissar, om de har en hastighet som överstiger 0,15 m/s, uppfylla de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som anges i hissdirektivet.
	9 och 10 §§	Det kan även övervägas att förtydliga att användning av harmoniserade standarder normalt ger presumtion om överensstämmelse, snarare än att dessa standarder görs bindande.	De gällande föreskrifterna för hissar på fartyg anger att hissar ska uppfylla kraven i vissa harmoniserade standarder. Vidare anges att hissar som uppfyller de grundläggande hälso- och säkerhetskraven i hissdirektivet eller maskindirektivet (beroende på hisstyp) presumeras uppfylla kraven i dessa harmoniserade standarder. Det remitterade förslaget utgör en omstrukturering i detta avseende som innebär att kravbildningen istället utgår från direktivens grundläggande hälso- och säkerhetskrav, och att användning av relevanta harmoniserade standarder ger en presumtion om överensstämmelse med de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som följer av direktiven. I det remitterade förslaget kommer detta till uttryck genom allmänna råd som utgörs av relevanta harmoniserade standarder. För att ytterligare förtydliga detta i enlighet med Boverkets synpunkt, har en kompletterande bestämmelse nu införts som explicit anger den avsedda presumtionen.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	9 och 10 §§	Förslaget berör anordningar som inte omfattas av hissdirektivets tillämpningsområde. Det bör därför tydliggöras att hissar på fartyg i stället ska bedömas enligt maskindirektivet samt hur detta förhåller sig till Transportstyrelsens användningsregler. Ett sådant klagande är nödvändigt för att undvika oklarheter i det rättsliga ramverket.	Av förslaget följer att person- och varupersonhissar på fartyg ska uppfylla de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som anges i hissdirektivet för det fall sådana hissar är försedda med hisskorg och har en hastighet som överstiger 0,15 m/s. Övriga anordningar som omfattas av förslaget ska istället uppfylla de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som anges i maskindirektivet.
	5 §	Regler om ömsesidigt erkännande enligt EU-förordning 2019/515 avser produkter som sätts på marknaden av ekonomiska aktörer. Hissar och rulltrappor på fartyg är installationer som används av redare och passagerare och omfattas inte av samma processer som produktlagstiftningen. Förslaget behöver därför tydliggöra hur principen om ömsesidigt erkännande ska tillämpas på dessa anordningar.	Transportstyrelsen inkluderar alltid sådan bestämmelse om ömsesidigt erkännande i de föreskrifter som anmäls enligt direktiv (EU) 2015/1535. Transportstyrelsen bedömer att kommissionen skulle framföra kritik för det fall sådan bestämmelse skulle utelämnas.
	10 §	Arbetsmiljöverkets föreskrifter AFS 2023:4 kommer den 20 januari 2027 att ersättas av en direkt tillämplig EU-förordning, maskinförordningen (EU) nr 2023/1230. Det bör specificeras i vilka fall den nya förordningen respektive AFS fortsatt ska tillämpas, särskilt för anordningar som inte omfattas av unionsrätten. Den nuvarande hänvisningen till Arbetsmiljöverkets föreskrifter riskerar annars att bli otydlig eller obsolet.	Transportstyrelsen avser att ersätta hänvisningen till AFS 2023:4 med en hänvisning till EU-förordningen när förordningen träder i kraft.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Föreningen Svensk Sjöfart	14 §	<p>Svensk Sjöfart anser att myndighetsföreskrifter behöver hållas uppdaterade och med korrekta referenser till gällande lagstiftning och relevanta och aktuella standarder. Svensk Sjöfart välkomnar därför att regelverket kring personhissar och rulltrappor ses över och uppdateras till nu gällande regelverk.</p> <p>I den föreslagna föreskriften anges i 14 § att hissar och rulltrappor ska genomgå en periodisk kontroll av ett kontrollorgan för att säkerställa att de delar av anordningen som har betydelse för säkerhet och hälsa hålls i stånd. Periodisk kontroll ska ske med högst 12 månaders intervall för person- och varupersonhissar och med högst 24 månaders intervall för övriga hissar och rulltrappor. I den nuvarande gällande föreskriften från Sjöfartsverket (SJÖFS 2003:17) anges att "<i>personhissar eller varupersonhissar på fartyg skall ske årligen, inom en period av tre månader före utsatt giltighetsdatum till tre månader efter utsatt giltighetsdatum</i>". Det ges alltså idag ett fönster på +/- 3 månader utifrån giltighetsdatum för när den periodiska kontrollen ska utföras. Transportstyrelsen anger inte i sin konsekvensutredning vilka skäl som ligger bakom denna skärpning av regleringen. Svensk Sjöfart anser att det även fortsatt ska finnas en flexibilitet på +/- 3 månader när den periodiska kontrollen ska ske, utifall fartygets drift och operation skulle kräva detta. Detta under förutsättning att det inte finns någon internationell standard eller reglering som inte möjliggör denna flexibilitet vilket inte framgår enligt Transportstyrelsens konsekvensutredning. Transportstyrelsen bör även undersöka hur andra relevanta flaggstater har genomfört</p>	<p>Noteras.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer att den befintliga flexibiliteten kan kvarstå och förslaget har därför justerats i enlighet med synpunkten.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	22 §	<p>denna bestämmelse och vilken flexibilitet som ges för de periodiska kontrollerna.</p> <p>I Boverkets föreskrift (BFS 2011:12) om hissar och vissa andra motordrivna anordningar som delvis använts som förlaga till Transportstyrelsens föreskrift anges i 3 kap. 17 § en särskild undantagsmöjlighet att det kan ges ett anstånd med kontroll i högst 6 månader. I Transportstyrelsens föreslagna föreskrift finns ingen liknande bestämmelse, men i 22 § finns en generell undantagsmöjlighet att Transportstyrelsen får medge undantag från föreskrifterna. Svensk Sjöfart förutsätter att det ger en möjlighet för Transportstyrelsen att medge undantag och anstånd från kontroller i enskilda fall om skulle finnas särskilda behov av detta.</p>	<p>Transportstyrelsen framhåller att undantagsmöjligheten i förslaget är generellt utformad och därmed kan tillämpas med avseende på samtliga bestämmelser i förslaget.</p>
	8–10 §§	<p>Det finns ofta en risk med många statiska hänvisningar till EU-lagstiftning och internationella tekniska standarder som regelbundet uppdateras och att föreskrifterna ganska snabbt kan bli inaktuella. Transportstyrelsen bör överväga om fler dynamiska hänvisningar bör införas eller på annat sätt referera till internationell reglering/standarder för att göra föreskriften aktuell och korrekt över längre tid. Svensk Sjöfart kan i detta sammanhang påpeka att ISO 8383:1985 är under revision för tillfället.</p>	<p>Transportstyrelsen får inte delegera normgivningsmakt vidare, vilket i praktiken skulle bli fallet vid användning av dynamiska hänvisningar till standarder. Dessutom anser Transportstyrelsen att det av rättssäkerhetsskäl och tydlighetsskäl är mest lämpligt att hänvisa till den specifika utgåva av den standard som avses. I synnerhet som standarder ändras över tid och det därför ofta förekommer ett flertal äldre versioner av samma standard. Revidering av standarder kan också innebära att standardens titel och/eller numrering förändras helt eller delvis, vilket kan medföra att dynamiska hänvisningar blir missvisande eller obsoleta över tid. Transportstyrelsen avser att ha den</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	9 §	Då kontrollorganen ofta är utländska företag eller erkända organisationer bör det förenkla att i 9 § i föreskriften referera till EU-direktiv 2014/33/EU Bilaga I, i stället för Boverkets föreskrifter BFS 2011:12 bilaga 5:1 som anses ha likvärdigt innehåll. Detta skulle underlätta tillämpningen av föreskriften av internationella kontrollorgan.	framförhållning som krävs för att uppdatera statistiska hänvisningar löpande och i rätt tid.  Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
Försvarsmakten		Försvarsmakten har inga synpunkter på förslaget eller konsekvensutredningen.	Noteras.
Hissförbundet	8 §          8–10 §§	Vi motsätter oss att författningssamlingen innehåller skallkrav genom direkta hänvisningar till standarden ISO 8383:1985. Vår ståndpunkt grundas dels på att standarder generellt inte bör vara tvingande, dels på att arbete nu pågår med att ersätta denna standard med ISO 8100-8. Författningen riskerar därför att inom kort bli inaktuell.  Om man ändå väljer att referera till standarder, exempelvis i 9 § Allmänna råd, rekommenderar vi att refererade standarder är odaterade. I stället bör man, liksom i standarder, ange en not om att den senaste versionen av standarden gäller – om inte annat uttryckligen anges. Detta minskar risken för att författningen snabbt blir inaktuell.	Mot bakgrund av att ISO 8383:1985 utgör den fartygsspecifika tekniska standard som finns för person- och varupersonhissar, och att denna standard sedan lång tid tillbaka redan gäller för sådana hissar på svenska fartyg, anser Transportstyrelsen att det är rimligt att behålla existerande kravbild i detta avseende. Transportstyrelsen avser vidare att på ett ändamålsenligt sätt beakta den nya standarden ISO 8100-8 i framtida föreskriftsarbete.  Transportstyrelsen får inte delegera normgivningsmakt vidare, vilket i praktiken skulle bli fallet vid användning av dynamiska hänvisningar till standarder. Dessutom anser Transportstyrelsen att det av rättssäkerhetsskäl och tydlighetsskäl är mest lämpligt att hänvisa till den specifika utgåva av den standard som avses. I synnerhet som standarder ändras över tid och det därför ofta förekommer ett flertal äldre versioner av samma standard. Revidering av standarder kan också innebära att standardens titel och/eller numrering förändras helt eller delvis, vilket kan medföra att dynamiska hänvisningar blir missvisande eller

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	9 §	Under 9 § ställs också skall-krav genom referens till BFS 2011:12. Denna författning är upphävd och har nu ersatts av BFS 2025:11.	<p>obsoleta över tid. Transportstyrelsen avser att ha den framförhållning som krävs för att uppdatera statistiska hänvisningar löpande och i rätt tid. Transportstyrelsen anser vidare att det inte är författningstekniskt lämpligt att ange hänvisningar till standarder i noter.</p> <p>Bestämmelsen har justerats på så sätt att hänvisningen till BFS 2011:12 har ersatts av en hänvisning till direktiv 2014/33/EU.</p>
Kommerskollegium		<p>Reglerna ställer bindande krav på konstruktion, installation, kontroll, drift och underhåll av hissar och rulltrappor på svenska fartyg (t.ex. krav på att de ska uppfylla vissa SS-EN-standarder, krav på besiktning, märkning, intyg m.m.). Kommerskollegium bedömer därmed att föreskriftsförslaget innehåller anmälningspliktiga tekniska föreskrifter som bör anmälas i enlighet med förordning (1994:2029) om tekniska regler.</p> <p>Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivet, följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium.</p> <p>Kommerskollegium bedömer att förslaget inte innehåller nya eller ändrade krav på tjänsteverksamhet som täcks av tjänstedirektivet och att det därför inte behöver anmälas.</p>	<p>Transportstyrelsen avser att anmäla förslaget enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler.</p> <p>Noteras.</p>
Myndigheten för civilt försvar		Myndigheten ser positivt på att rulltrappor införs i Transportstyrelsens föreskrifter men har i övrigt inga synpunkter på förslaget.	Noteras.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sjöbefälsföreningen		Sjöbefälsföreningen har inga synpunkter på remissen.	Noteras.
Sjöfartsverket		Sjöfartsverket har tagit del av underlaget och har inga synpunkter på det. Sjöfartsverket är generellt positiva till att gamla SJÖFS ersätts av föreskrifter i Transportstyrelsens egen föreskriftserie TSFS.	Noteras.
Swedac	8–10 §§  6, 11, 14, 15 §§  5 och 11 §  1 §	<p>Föreskrifterna använder genomgående statiska hänvisningar till standarder. Vi anser att Transportstyrelsen bör överväga när det är lämpligt att statistiskt hänvisa till en specifik utgåva respektive ha en dynamisk hänvisning (till exempel "gällande version"). Detta gäller särskilt inom områden där standarder revideras ofta.</p> <p>I förslaget till föreskrifter används begreppet "kontrollorgan" genomgående. Vi föreslår att detta ändras till "ackrediterat kontrollorgan" och att ett förtydligande görs under definitionen.</p> <p>I 5 § och 11 § finns felaktiga avstavningar.</p> <p>Det framgår att föreskrifterna inte ska tillämpas retroaktivt på anordningar som tagits i bruk före ikraftträdandet. I</p>	<p>Transportstyrelsen anser att det av rättssäkerhetsskäl och tydlighetsskäl är mest lämpligt att hänvisa till den specifika utgåva av den standard som avses. I synnerhet som standarder ändras över tid och det därför ofta förekommer ett flertal äldre versioner av samma standard. Revidering av standarder kan också innebära att standardens titel och/eller numrering förändras helt eller delvis, vilket kan medföra att dynamiska hänvisningar blir missvisande eller obsoleta över tid. Transportstyrelsen avser att ha den framförhållning som krävs för att uppdatera statiska hänvisningar löpande och i rätt tid.</p> <p>Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.</p> <p>Avstavningar kommer att ses över i samband med trycklov.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	6 §	<p>detta sammanhang behöver dock livstidsförlängningar av befintliga objekt beaktas; om dessa genomgår så stora renoveringar eller ombyggnader så att livstiden förlängs är det enligt Swedacs uppfattning rimligt att även de genomgår det som i dessa föreskrifter beskrivs som förnyad kontroll och därefter kontrolleras periodiskt.</p> <p>Nuvarande definition av "kontrollorgan" är enligt vår mening för vag och ger inte tillräcklig styrning. Definitionen bör hänvisa till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93. Vidare bör det framgå att kontrollorganet ska vara av Typ A enligt SS-EN ISO/IEC 17020:2012. Se till exempel 1 kap. 2 § och 3 kap. 1 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om provning av fordon efter reparation vid en ackrediterad verkstad (TSFS 2024:33) samt 2 kap. 1 § i Boverkets föreskrifter om kontroll samt ackreditering av kontrollorgan för motordrivna anordningar (BFS 2025:12). I det senare exemplet framgår hänvisningen till förordning 765/2008 dock av 5 kap 10 § plan- och byggförordningen (2011:338).</p>	<p>Förslaget innebär att kraven tillämpas retroaktivt för sådana hissar som redan idag omfattas av de befintliga föreskrifterna om hissar på fartyg. För övriga anordningar har förslaget justerats i enlighet med synpunkten.</p> <p>Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.</p>
	6 §	<p>Vidare definieras "maxlast" som "den högsta last som en hiss eller rulltrappa är avsedd för". Vi vill uppmärksamma Transportstyrelsen på att rulltrappor vanligtvis inte anges med maxlast. Det är normalt flödet som beaktas för rulltrappor. Transportstyrelsen bör därför överväga att definiera begreppet på annat sätt eller ta ställning till om det är ett nödvändigt krav.</p>	<p>Förslaget har justerats på så sätt att begreppet "maxlast", och därmed också definitionen, har utgått.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	9 §	Vi anser att Transportstyrelsen bör hänvisa till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/33/EU av den 26 februari 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om hissar och säkerhetskomponenter till hissar (hissdirektivet) med tilläggskrav enligt relevanta standarder för hissar på fartyg istället för Boverkets föreskrifter.	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	11 §	I 11 § används begreppet "inledande kontroll", vilket är ett begrepp som inte används i andra motsvarande föreskrifter. Den här typen av kontroll benämns istället till exempel som "första besiktning" eller "installationskontroll" i motsvarande föreskrifter. Swedac anser att Transportstyrelsen bör överväga att använda sig av etablerade begrepp.	Begreppet "inledande kontroll" är väl etablerat inom svensk sjöfart, exempelvis vad gäller säkerhetsorganisationen för såväl rederier som fartyg. Begreppet "besiktning" är en definierad tillsynsförrättning enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) och därmed i princip synonymt med myndighetstillsyn. Begreppet "installationskontroll" utgör en del av den inledande kontrollen enligt förslaget, tillsammans med konstruktionskontroll, och är därför inte heller något gångbart alternativ.
	12 och 13 §§	I 12 § p. 4 och 6 samt 13 § p. 8 nämns enbart egenkontroll. Vi anser att det även bör framgå att detta gäller för tredjepartskontroll.	Begreppet "egenkontroll" motsvarar begreppet "fortlöpande tillsyn" i BFS 2025:12. Med ledning av AFS 2023:11 bedömer Transportstyrelsen att begreppet "fortlöpande tillsyn" avser den kontroll som fortlöpande ska utföras i egen regi, och att begreppet därmed inte omfattar de kontroller som utförs av ackrediterade kontrollorgan.
	14 §	I 14 § används begreppet "periodisk kontroll". Tidigare har denna typ av kontroll benämnts som "återkommande	

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>kontroll". Vi ställer oss frågande till vad anledningen är till att ett annat begrepp används i denna föreskrift.</p>	<p>Begreppet "periodisk" är det begrepp som inom svensk sjöfart nästan uteslutande används för att beskriva de kontroller och den tillsyn som fortlöpande utförs enligt fasta intervall.</p>
	14 §	<p>Vidare framgår det av 14 § att periodisk kontroll ska ske med högst 24 månaders intervall för övriga hissar och rulltrappor. I Boverkets motsvarande föreskrifter (BFS 2011:12/BFS 2025:11) är intervallet 12 månader på övriga hissar och rulltrappor. Vi ställer oss frågande till vad skälet är till valet av ett intervall på 24 månader här.</p>	<p>Vad gäller hissar, så stämmer det föreslagna kontrollintervallet på 24 månader väl överens med det kontrollintervall som anges i Boverkets föreskrifter. De hissar som benämns som "övriga hissar" i Boverkets föreskrifter har ett motsvarande kontrollintervall även i Transportstyrelsens förslag. När det gäller rulltrappor har dock förslaget justerats i enlighet med synpunkten.</p>
	15 §	<p>I 15 § används begreppet "förnyad kontroll", vilket är ett begrepp som inte använts i andra motsvarande föreskrifter. I Boverkets föreskrifter används begreppet "revisionsbesiktning" för denna typ av kontroll.</p>	<p>Begreppet "besiktning" är i princip synonymt med myndighetstillsyn inom sjöfartsområdet och är av tydlighetsskäl därför mindre lämpligt i detta sammanhang. För att uppnå ökad harmonisering med Boverkets och Arbetsmiljöverkets föreskrifter har dock begreppet "förnyad kontroll" ersatts av begreppet "revisionskontroll".</p>
	15 §	<p>Vidare framgår det i 15 § vad som gäller vid ändring av anordningen. Vi anser att det borde förtydligas vem som ansvarar för att förnyad kontroll/revisionsbesiktning görs och att det ansvaret inte ska ligga på kontrollorganet.</p>	<p>Förslaget har justerats mot bakgrund av synpunkten.</p>
	17 §	<p>I bestämmelsen framgår det att intyget ska innehålla datum för utförd kontroll. Vi anser att det även bör framgå datum för intygets utfärdande i enlighet med SS-EN ISO/IEC 17020.</p>	<p>Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	17 §	Vidare framgår det i 5 p. att namnet på den som utfört kontrollen ska framgå på intyget. Namn är inget krav enligt SS-EN ISO/IEC 17020. Se till exempel BFS 2025:12 som anger att det ska framgå "namn eller identitetskod för den som utfört kontrollen".	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	18 §	I 2 p. framgår det att det ska finnas uppgifter om "anordningens maxlast". Som nämnts tidigare anges rulltrappor vanligtvis inte med maxlast.	Förslaget har justerats på så sätt att begreppet "maxlast" har utgått och ersatts av begreppet "maximal kapacitet".
	18 §	Vidare framgår det i 5 p. att det ska finnas uppgifter om "datum för den senaste kontrollen". Detta krav finns inte i andra motsvarande föreskrifter och vi anser inte att det bidrar med något mervärde. Datum för nästa kontroll är det som krävs enligt andra motsvarande föreskrifter och det borde enligt vår mening vara tillräckligt här också.	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	18 §	Vad gäller de allmänna råden under 18 § så anser vi inte att detta bidrar med någon väsentlig tilläggsinformation. Det framgår redan av 18 § att skylten ska vara väl synlig för användarna. Om det allmänna rådet ska vara kvar föreslår vi det formuleras om enligt följande: "Hissar och rulltrappor ska vara försedda med en fast anbringad skylt som är väl synlig för användarna och som är placerad i anslutning till hissen eller rulltrappan."	Förslaget har justerats på så sätt att det allmänna rådet har utgått. Bestämmelsen har därutöver förtydligats i redaktionellt hänseende.
	19 §	I 19 § hänvisas det till att drift och underhåll ska utföras på ett "ändamålsenligt, effektivt och säkert sätt, samt i	

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	20 §	<p>enlighet med tillverkarens anvisningar". Vi anser att det utöver dessa anvisningar ska framgå att särskilda driftförhållanden eller liknande ska identifieras och att serviceintervall ska förtätas vid behov.</p> <p>I 20 § anser vi att det ska införas en uttrycklig skyldighet att föra journal med minimikrav på innehåll. Se till exempel 26 och 27 §§ i Boverkets föreskrifter om krav för användning av motordrivna anordningar (BFS 2025:11).</p>	<p>Förslaget har justerats på så sätt att egenkontroll och underhåll ska utföras med lämpliga intervall och i tillräcklig omfattning.</p> <p>Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.</p>
Swetic	9 och 10 §§	<p>Föreskriften saknar helt ett ställningstagande till hur den förhåller sig till hissdirektivet, vilket är direkt tillämpligt på hissar med hisskorg som säljs och CE-märks inom EU. Detta leder till följande problem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Risk för dubbla eller motstridiga krav (nationella krav kontra EU-lagstiftning).</li> <li>- Oklarheter kring tillverkarens ansvar, CE-märkning, riskbedömning, anmält organ och bedömning av överensstämmelse.</li> <li>- Osäkerhet om vilka delar av TSFS 2026 som är kompletterande fartygskrav och vilka delar som är konstruktionskrav, vilket redan regleras av direktivet.</li> </ul> <p>Förslag: Att föreskriften kompletteras med:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En särskild paragraf som definierar hur hissdirektivet ska tillämpas parallellt med TSFS 2026.</li> </ul>	<p>Av förslaget följer att person- och varupersonhissar på fartyg ska uppfylla de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som anges i hissdirektivet för det fall sådana hissar är försedda med hisskorg och har en hastighet som överstiger 0,15 m/s. Övriga anordningar som omfattas av förslaget ska istället uppfylla de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som anges i maskindirektivet.</p> <p>Användning av relevanta harmoniserade standarder ger en presumtion om överensstämmelse med de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som följer av direktiven. I det remitterade förslaget kommer detta till uttryck genom allmänna råd som utgörs av relevanta harmoniserade standarder. För att ytterligare förtydliga detta, har en kompletterande bestämmelse nu införts som explicit anger den avsedda presumtionen.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	1 §	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allmänna råd som klargör ansvarsfördelning, CE-märkningens roll samt vilka standarder som är harmoniserade med direktivet.</li> </ul> <p>Det vore lämpligt att man även föreskriver om rullramper.</p>	<p>Transportstyrelsen bedömer att sådana anordningar torde vara av ringa relevans för fartyg.</p>
	2 §	<p>Enligt denna 2 § så gäller endast 11–18 §§ på fartyg i nationell sjöfart och i och med det så kan man tolka det som att övriga paragrafer inte gäller för fartyg i nationell sjöfart. T.ex. om inte 8 § gäller på fartyg i nationell sjöfart så innebär det att ISO 8383:1985 inte gäller vilket i sin tur innebär att en hiss i nationell sjöfart inte behöver ha motviktsfång.</p> <p>Förslag: För hissar och rulltrappor på fartyg i internationell sjöfart gäller inte 11–18 §§.</p>	<p>Fartyg i nationell sjöfart utgör ett separat fartygssegment inom svensk sjöfart. Fartygssegmentet är definierat i förslaget. För detta fartygssegment gäller endast de bestämmelser i förslaget som avser kontroll, intyg och skylt. Detta har varit fallet sedan den 1 juni 2017.</p>
	9 §	<p>Föreskriften hänvisar till BFS 2011:12 H12, men denna upphör att gälla den 1 december 2025. Den kan därför inte ligga till grund för en föreskrift som avses träda i kraft 2026.</p>	<p>Bestämmelsen har justerats på så sätt att hänvisningen till BFS 2011:12 har ersatts av en hänvisning till direktiv 2014/33/EU.</p>

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	13 §	<p>Förslag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ersätt hänvisningen med motsvarande krav enligt aktuella EU-krav eller standarder inom EN-81-serien.</li> <li>- Transportstyrelsen bör ange vilken framtida reglering som ska ersätta BFS som referens förslagsvis hissdirektivet.</li> </ul> <p>I 13 § anges att installationskontrollen omfattar att "anordningen placerats riktigt i fartyget...med hänsyn till säkerhet och hälsa". Detta väcker följande frågor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Är besiktningsmannens uppgift att bedöma placeringen av hissen i fartygskonstruktionen? Placering av hisschakt, utrymningsvägar och installationens inverkan på fartygsdrift är normalt ett ansvar för fartygskonstruktör/redare, inte kontrollorganet.</li> <li>- Innebär detta att besiktningsmannen ska bedöma fartygets stabilitet? Fartygets stabilitet, brandsektioner, strukturell hållfasthet och maskininstallationer är inte del av kontrollorganets kompetensområde enligt ackrediterade kontrollprogram. En sådan tolkning skulle vara orimlig och ligger tydligt utanför området för "kontroll av hissar".</li> </ul>	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	14 §	<p>Förslag: Att 13 § förtydligas så att kontrollorganets ansvar begränsas till hissens säkerhetsfunktioner och installation, inte fartygsdesign eller stabilitetsfrågor.</p> <p>Rulltrappor/rullramper är en maskin som borde ha samma intervall på periodisk kontroll som person- och varupersonhissar, dvs. intervall på högst 12 månader.</p>	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	15 §	<p>Begreppet "förnyad kontroll" definieras inte tydligt. Det är oklart om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- detta avser en fullständig ombesiktning motsvarande första besiktning,</li> <li>- endast delar som rör ändringen ska kontrolleras, eller om</li> <li>- kontrollen ska likna Boverkets revisionsbesiktning.</li> </ul> <p>Utifrån ordalydelsen kan bestämmelsen tolkas som en total ombesiktning, vilket vore oproportionerligt vid mindre ändringar. I vilka andra fall finns det anledning att anta att anordningen inte uppfyller tillämpliga säkerhetskrav? Innebär detta att en anordning ska uppdateras i sin helhet när en ny standard har trätt i kraft och att det ska utföras en förnyad kontroll?</p> <p>Förslag:</p>	Förslaget har justerats i syfte att förtydliga att kontrollen ska vara anpassad till omständigheterna i det enskilda fallet och omfatta konstruktionskontroll och installationskontroll i den utsträckning som är nödvändig.

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Att 15 § kompletteras med en tydlig definition, exempelvis: "Förnyad kontroll ska omfatta de delar av anordningen som har berörts av ändringen samt de säkerhetsfunktioner som kan påverkas av denna."	
	16 §	Läser man i 15 § så kan man tolka det som att förnyad kontroll är samma som Boverket beskriver som en revisionsbesiktning, dvs. att man utför en kontroll efter att en anordning har ändrats på ett sätt som är av väsentlig betydelse. Om man efter en periodisk kontroll bedömer att hiss eller rulltrappa har brister som utgör omedelbar risk, varför hänvisar man till 15 § (förnyad kontroll)? Borde man inte hänvisa till 14 § (periodisk kontroll) i så fall?	Periodisk kontroll (återkommande kontroll) avser en återkommande aktivitet som utförs fortlöpande enligt fasta och förutbestämda intervall. Förnyad kontroll (revisionskontroll) är därför den kontrollaktivitet som aktualiseras när brister som utgör omedelbar risk för säkerhet och hälsa uppmärksammas vid en periodisk/återkommande kontroll.
	17 §	Både Arbetsmiljöverket och Boverket är på väg att lämna namnkravet på intyg och ersätta det med identifikation. Detta för att säkerställa besiktningens integritet i händelse av olycka. Lämpligt om Transportstyrelsen går samma väg.	Förslaget har justerats på så sätt att intyget ska innehålla namn eller identitetskod för den som utfört kontrollen, vilket därmed överensstämmer med 1 kap. 4 § BFS 2025:12.
	18 §	I 18 § föreskrivs att maxlast ska anges på hissar och rulltrappor. Detta är inte förenligt med gängse praxis. Rulltrappor klassas inte enligt maxlast utan enligt kapacitetsflöde (personer per timme). Maxlast är inte en tekniskt definierad parameter för rulltrappor och förekommer därför inte på skyltning eller i standarder. En rulltrappa dimensioneras enligt EN 115-1 och då är stegbredden och längden en viktig faktor. På fartyg borde även en dynamisk faktor för sjögång läggas till i beräkningarna.	Förslaget har justerats på så sätt att begreppet "maxlast" har utgått och ersatts av begreppet "maximal kapacitet".

Remissinstans	Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	18 §	<p>Förslag: Att kravet på angivande av maxlast begränsas till hissar.</p> <p>Kravet i 18 § att skylten ska ange "datum för den senaste kontrollen" avviker från praxis. I Sverige (och enligt Boverkets system) anges normalt på besiktningsskylten sista dagen för brukande/senaste datum för ny besiktning, inte datumet då besiktningen utfördes. Själva kontrollens utförandedatum anges i servicebok/besiktningssprotokoll, inte på skylten. Detta är en etablerad informationsstruktur som undviker feltolkningar.</p>	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	20 §	<p>Förslag: Att texten anpassas till branschpraxis, exempelvis: "Skylt ska ange datum då nästa kontroll ska vara utförd samt intervall".</p> <p>Varför beskriva att en installationsmanual ska vara tillgänglig? Enligt hissdirektivet så finns det bara krav på installationsmanual för hissar när de är EU-typcertifierade. Om man bygger en hiss som "enstaka objekt" så finns det normalt ingen installationsmanual, så då blir kravet på att den ska finnas i princip omöjligt.</p>	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.
	20 §	<p>Kanske lämpligt att beskriva att punkt 4–7 lämpligen antecknas i en journal (loggbok).</p>	Förslaget har justerats i enlighet med synpunkten.