



Avdelningen för utveckling av samhällsskydd
Enheten för säker hantering av farliga ämnen
Josefine Gullö
010-240 5224
josefine.gullo@msb.se

Konsekvensutredning avseende förslag till föreskrifter om ändring i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

1. Bakgrund och problemställning

MSB är behörig myndighet för transport av farligt gods på land, vilket innebär att myndigheten ska verka för att förebygga samt minimera effekterna av olyckor och tillbud i samband med transport av farligt gods. I detta ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter. Dessa föreskrifter benämns ADR-S för transport av farligt gods på väg och i terräng och är baserade på bilagorna A och B till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR).

Sverige är fördragspart till ADR, vilket innebär att bilagorna A och B till ADR ska tillämpas vid internationella transporter av farligt gods som sker i Sverige. Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar ska Sverige tillämpa de internationella bestämmelserna även vid inrikes transport av farligt gods på väg och i terräng.

FN utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i ADR och vartannat år fattar FN beslut om större revideringar. Därför finns det behov av att revidera även de svenska föreskrifterna. Den senaste revideringen trädde i kraft och publicerades i januari 2017 genom Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (förkortas ADR-S i denna konsekvensutredning).

Mellan dessa periodiskt återkommande och större revideringar kan FN publicera ändringar och rättelser som inte är lika omfattande. Detta har nu skett och Sverige måste enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG genomföra dessa i nationell lagstiftning. Det finns därför behov av att utfärda ändringsföreskrifter till gällande lagstiftning och dessutom finns

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Postadress:
651 81 Karlstad

Besöksadress:
Stockholm: Fleminggatan 14
Karlstad: Norra Klaragatan 18
Sandö: Sandövägen 7
Revinge: Revingeby

Telefon: 0771-240 240
Fax: 010-240 56 00

registrator@msb.se
www.msb.se

Org nr.
202100-5984

det ett behov av att införa vissa rättelser som härstammar från översättningsfel och liknande gjorda av myndigheten i samband med tidigare revideringar av regelverket. Konsekvensutredningen behandlar samtliga ändringar och rättelser som föreslås.

2. Föreskrift och alternativa lösningar

2.1 Grundföreskrifternas innehåll

ADR-S består dels av inledande föreskrifter, dels av bilagorna A, B och S. Bilagorna A och B är rena översättningar av de officiella texterna i ADR som ges ut av FN. Bilaga S innehåller avvikelser som enbart gäller för transporter i Sverige. Dessa avvikelser förändrar eller kompletterar bilagorna A och B. Under punkt 2.2 - 2.5 redovisas de ändringar och rättelser till ADR-S som föreslås.

2.2 Ändringar i de inledande bestämmelserna

I de inledande föreskrifterna justeras fotnot 1 eftersom en hänvisning sker till ett upphävt direktiv om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter samt föreskrifter för informationssamhällets tjänster. En uppdaterad referens införs till det nya direktivet som har beteckningen 2015/1535/EU. Dessutom har direktiv 2008/68/EG ändrats genom 2016/2309/EU, vilket införs i fotnoten.

I 5 § under ”*Del 6 i bilaga A, avsnitt*” infogas delavsnitt 6.9.1.1 i uppräknningen över avsnitt där behöriga organ är ansvariga för kontroll.

2.3 Ändringar i bilaga A

I delavsnitt 1.1.3.6.3 i tabellen ändras lydelsen i det sista stycket i kolumn (2) i raden för transportkategori 0 (noll) för att bättre överensstämma med texten i den engelska utgåvan. Dessutom ändras sista raden i kolumn (2) för transportkategori 2 på grund av ett skrivfel i den svenska utgåvan där ”UN 9091” ska lyda ”UN 3091”.

I kapitel 1.2 ändras lydelsen i den svenska definitionen av ”storflaska” för att bättre överensstämma med beskrivningen i den engelska utgåvan.

I den svenska utgåvan i 1.6.1.41 ändras en felaktigt angiven referens på näst sista raden från ”4.1.3.4” till ”4.1.4.3”.

I avsnitt 1.8.3 om säkerhetsrådgivare ändras fotnoten till rubriken eftersom de föreskrifter som refereras (SRVFS 2006:9) har upphävts och ersatts av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:9) om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

I ADR-S 2017 reviderades den svenska benämningen för UN 2037 i vissa delavsnitt, men ändringen genomfördes inte fullständigt i tabell A och B i kapitel 3.2. Ändring görs nu för de ingångar till UN 2037 i tabellerna som missades.

FN-sekretariatet har upptäckt att några särbestämmelser är felaktiga för tre UN-nummer tillhörande radioaktiva ämnen. Av denna anledning har sekretariatet meddelat att ändringar behöver genomföras i kolumn (6) för UN 2908, 2913 och 3326. Dessutom återges tankkoderna till UN 3531-3534 i kolumn (12) på felaktigt sätt och FN-sekretariatet meddelar att en redaktionell ändring genomförs så att "+"-tecknet hamnar inom parentes.

I delavsnitt 3.3.1 ändras den felaktigt angivna referensen "P909" till "P910" i första stycket i särbestämmelse 310 i den svenska utgåvan. Dessutom införs orden "bränsletanken hos" i särbestämmelse 363 punkten (g) (v) för att lydelsen ska stämma bättre med den engelska utgåvan.

I delavsnitt 4.1.4.1 i förpackningsinstruktionen P909 saknar den svenska utgåvan orden "batterier andra än" och dessa införs före "litiumbatterier" i den inledande texten.

I sista stycket under 5.2.1.9.2, som gäller märkningen för litiumbatterier, har FN-sekretariatet upptäckt att de sista orden i slutet av den tredje meningen saknas, vilket felaktigt innebär att den svarta symbolen i märkningen endast får anges på vit bakgrund. Syftet är att symbolen även får ha annan lämplig kontrasterande bakgrund i likhet med vad som gäller för andra märkningar. Den tredje meningen justeras för att motsvara syftet.

I samband med senaste revideringen missade FN-sekretariatet att genomföra en ändring i avsnitt 6.4.2.11 gällande referenser till delavsnitt i del 4. Befintliga hänvisningar till "4.1.9.1.10 och 4.1.9.1.11" måste därför ändras till "4.1.9.1.11 och 4.1.9.1.12".

I delavsnitten 6.7.2.19.6, 6.7.3.15.6 och 6.7.4.14.6 byts ordet "destruktion" mot "bortskaffande" för bättre överensstämmelse med andra avsnitt i bestämmelserna.

I kapitel 6.9 ändras termen "kvalitetssystem" till "program för kvalitetssäkring" i den svenska utgåvan för att överensstämma med lydelsen som finns i engelsk utgåva av ADR. En fullständig genomgång med avseende på användningen av termen "kvalitetssystem" och motsvarande termer kommer att genomföras inför 2019 års utgåva av ADR-S.

Den nya etiketten för litiumbatterier, 9A, saknas på sista raden i tabellen i 7.5.2.1 i den svenska utgåvan och infogas.

2.4 Ändringar i bilaga B

I delavsnitt 9.2.1.1 (tabellen) ändras den felaktiga angivelsen "35 ton" till 3,5 ton" i fotnot a) i raden för 9.2.2.2 i den svenska utgåvan. Dessutom meddelar FN-sekretariatet en rättelse till fotnot i) till avsnitt 9.2.5 i tabellen och texten tydliggörs så att det framgår att alla motorfordon med totalvikt över 3,5 ton, dock högst 12 ton, som registrerades första gången efter 2007 omfattas.

2.5 Ändringar i bilaga S

I avsnitt 18.1.4 specificeras i första meningen att det är marknadskontroll som genomförs av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som avses. Dessutom införs förpackningstyp 4G (papplåda) i uppräknningen av tillåtna ytterförpackningar. Detta var avsikten redan vid revideringen av 2017 års utgåva, men den missades. Det är MSB:s bedömning att undantagets tillämpningsområde inte förändras genom justeringen.

Sverige har undertecknat ytterligare ett multilateralt avtal sedan tryckningen av ADR-S 2017 och kapitel 18.4 justeras så att tabellen visar samtliga gällande avtal.

I del 19 anges en referens till Statens räddningsverks föreskrifter (SRVFS 2005:3) om transportabla tryckbärande anordningar. Eftersom dessa föreskrifter har upphört att gälla och ersatts av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2011:3) om transportabla tryckbärande anordningar, ändras referensen i kapitel 19.1 på två ställen.

3. Bestämmelsernas effekt

Nedan följer en beskrivning av vilka konsekvenser de föreslagna ändringarna kan komma att få på de verksamheter som berörs. Beskrivningen utgår i stort från de frågeställningar som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

3.1 Problembeskrivning

Läs det tredje och fjärde stycket på sidan 1 under "1. Bakgrund och problemställning".

3.2 Alternativa lösningar

Sverige är fördragspart till ADR, vilket innebär att bilagorna A och B (ADR) ska tillämpas vid internationella transporter på väg och i terräng av farligt gods som sker i Sverige. Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar ska Sverige dessutom tillämpa de internationella bestämmelserna vid inrikes transport av farligt gods på väg och terräng.

De enda möjligheter till alternativa lösningar är de bestämmelser som anges i bilaga S. Dessa alternativa lösningar måste rymmas inom de ramar som direktiv 2008/68/EG anger och godkännas av EU-kommissionen i en särskild procedur. Syftet är att minimera antalet nationella avvikelser gentemot de internationella bestämmelserna. Bilaga S innehåller samtliga avvikelser som godkänts och som gäller vid inrikes transport inom Sverige. Dessa avvikelser modifierar eller kompletterar bilagorna A och B (ADR). Sverige har ingen möjlighet att föreskriva om ytterligare lättnader.

3.3 Vilka berörs av förslaget

Föreslagna föreskrifter berör verksamheter och aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare, tillverkare av tankar och förpackningar samt transportörer. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet företag, eftersom det inte förekommer någon anmälnings- eller tillståndsplikt för den som genomför eller avsänder farligt gods.

I Sverige ska de flesta som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods ha en säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren ska se till att företaget följer bestämmelserna och vidtar de åtgärder som krävs för att förebygga olyckor i samband med transport av farligt gods. Det finns vissa undantag från kravet på säkerhetsrådgivare, bland annat för mängder som på visst sätt är begränsade per transportenhet.

Omkring 4 600 företag har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av ändrade föreskrifter. Det finns dessutom ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB trots att de omfattas av bestämmelserna.

Storleken på företag som har säkerhetsrådgivare är följande:

<u>Antal företag</u>	<u>Antal anställda</u>
755	0 anställda
994	1-4 anställda
650	5-9 anställda
605	10-19 anställda
546	20-49 anställda
321	50-99 anställda
231	100-199 anställda
213	200-499 anställda
119	500-999 anställda
39	1000-1499 anställda
31	1500-1999 anställda
27	2000-2999 anställda
19	3000-3999 anställda
11	4000-4999 anställda
36	5000-9999 anställda
20	10000- anställda

I dagsläget finns cirka 230 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1-26 anställda lärare. Största anordnaren är försvarsmakten med totalt cirka 20 000 anställda. De flesta förare som transporterar farligt gods i vägfordon måste genomgå utbildning med tillhörande prov. I dag finns 75 000 förare som har avlagt godkänt prov. Alla dessa förare berörs inte av förslaget eftersom alla inte arbetar med att transportera farligt gods.

Sveriges Åkeriföretag består av cirka 10 000 åkeriföretag varav ca 6 000 är medlemmar, men det är inte alla av dessa medlemsföretag som transporterar farligt gods och berörs av de nya bestämmelserna. Sveriges Åkeriföretag uppskattar grovt att ca 1500 är inblandade i transport av farligt gods. Dessutom finns ingen information om hur många åkerier som är registrerade utanför Sveriges gränser som utövar yrkesmässiga inrikes godstransporter, s.k. cabotage. Enligt en grov uppskattning från Sveriges Åkeriföretag själva så har företagen som transporterar farligt gods mellan 1-200 anställda och antalet fordon hos åkerierna mellan 1-100 stycken. Vissa företag tar i sin tur hjälp av bemanningsföretag som hyr in bilar och åkare vilket innebär att ingen information kan fås. Bilregistrets antal lastbilar med farligt gods är 526 stycken och antalet släp med farligt gods är 276 stycken.

Branschorganet IKEM (Innovations- och kemiindustrierna i Sverige) har 1 400 medlemsföretag med 70 000 medarbetare inom kemi, plast och materialbranscherna. IKEM uppskattar grovt att 600-700 är inblandade i transport av farligt gods. IKEM företräder såväl svenska som utlandsägda företag.

Transportindustriförbundet är ett branschförbund som organiserar godstransport- och logistikföretag i Sverige och har 107 medlemsföretag och av dessa är cirka hälften inblandade i transport av farligt gods dagligen. De 4-5 största medlemsföretagen har ca 3 000 anställda vardera på sina terminaler. Transportindustriförbundet uppskattar att de minsta medlemsföretagen har ett hundratal anställda. Dessutom har medlemsföretagen (speditörerna) underleverantörer i form av åkerier. För information om dessa företag hänvisas till stycket ovan angående information om Sveriges Åkeriföretag.

3.4 Överensstämmelse med reglering enligt Europeiska unionen

Förutom de möjligheter till lättnader som finns i bilaga S, följer föreskriftsförslaget helt den reglering som anges av Europeiska unionen. Se vidare under avsnitt 1. Bakgrund och problemställning.

3.5 Kostnader

MSB har ingen möjlighet att uppskatta kostnader som samtliga av de föreslagna föreskrifterna medför då det inte är känt

- hur många företag som berörs, eller
- vilka ämnen, mängder eller typ av produktinneslutning som används.

Dessa uppgifter är inte heller möjliga att få fram från branschorganisationer då alla företag inte är anslutna till sådana organisationer.

Med tanke på att ändringarna är av mindre karaktär bedömer MSB ändå att inga särskilda kostnader kommer att uppstå för berörda verksamheter med anledning av förslaget.

3.6 Tidsåtgång

MSB bedömer att ändringarna inte kommer att ge upphov till något särskilt utbildnings- eller informationsbehov för de personer som dagligen hanterar bestämmelserna i ADR-S, eftersom ändringarna i huvudsak är av redaktionell karaktär.

3.7 Informationsinsatser

Föreskrifterna om ändring av ADR-S kommer att träda i kraft efter remissbehandling, slutlig sammanställning och beslut av MSB:s generaldirektör. Föreskrifterna beräknas träda i kraft den 1 oktober 2017.

Föreskriftsförslaget remitteras till berörda myndigheter, branschorganisationer och tillsynsmyndigheter som på detta sätt får insyn i och i viss mån möjlighet att lämna synpunkter på ändringarna. Information om ändringarna av nuvarande föreskrifter kommer även att lämnas via MSB:s webbplats och via myndighetens nyhetsbrev. Särskilda informationsinsatser till småföretagen med anledning av ändringarna är inte planerade.

3.8 Konkurrensförhållanden

Föreslagna bestämmelser gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods på väg och i terräng. I bestämmelserna om transport av farligt gods finns ett flertal lättnader som medger transport av farligt gods utan att hänsyn behöver tas till hela eller delar av föreskrifterna. Dessa lättnader har bland annat tillkommit för att underlätta verksamheten för små företag som normalt inte medverkar i en transport av farligt gods.

Föreskrifterna kan medföra en högre arbetsbörda för små företag för att tillgodogöra sig de nya ändringarna, men bedöms inte innebära någon snedvriden konkurrens.

3.9 Reglernas övriga påverkan

Ändringarna i detta förslag är av mindre karaktär och har till syfte att underlätta användandet av reglerna. Förslaget till föreskrifter bedöms inte ha någon övrig påverkan.

3.10 Konsekvenser för små företag

Med tanke på att ändringarna är av mindre karaktär bedöms förslaget till föreskrifter inte medföra några särskilda konsekvenser för små företag.

Omkring 1700 små företag (0-4 anställda) har idag säkerhetsrådgivare och berörs därför av de heltäckande föreskrifterna om transport av farligt gods på väg och terräng samt järnväg. Endast ett fåtal av småföretagen berörs av dessa ändringsföreskrifter.

3.11 Efterlevnad av regler

Efterlevnaden av bestämmelserna kontrolleras av respektive tillsynsmyndighet enligt vad som anges i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

4. Bemyndiganden

Lagen (2006:263) respektive förordningen (2006:311) om transport av farligt gods anger grunden och de yttre ramarna för transport av farligt gods i Sverige. Av 2 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods framgår att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är transportmyndighet för transport av farligt gods på land och genom 15 § i förordningen har MSB bemyndiganden att utfärda föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng.

De särskilda regler som finns för transporter på väg i Sverige är Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S).

ADR-S omfattar alla delar av transporten, från bestämmelser om ansvar, klassificering och förpackning, till märkning, fordonsutrustning och utbildning.

Kontaktperson

För frågor gällande konsekvensutredningen och förslaget till föreskrifter kan MSB kontaktas genom:

Josefine Gullö
Enheten för säker hantering av farliga ämnen
010-240 5224
josefine.gullo@msb.se