



Enheten för säker hantering av farliga ämnen
Josefine Gullö
+10 240 5224
josefine.gullo@msb.se

Konsekvensutredning avseende förslag till föreskrifter om ändring i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:5) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) samt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:6) om transport av farligt gods på järnväg

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. För transport av farligt gods på väg och i terräng benämns föreskrifterna ADR-S och är baserade på bilagorna A och B till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). För transport på järnväg benämns föreskrifterna RID-S och är baserade på bilaga 1 (RID) till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Sverige är fördragspart till ADR respektive fördragsstat till COTIF, vilket innebär att bilagorna A och B (ADR) respektive bilaga 1 (RID) ska tillämpas vid internationella transporter av farligt gods som sker på väg respektive järnväg 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 i ADR och RID även vid inrikes transport av farligt gods.

FN utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i ADR och vartannat år fattar FN beslut om större revideringar. Motsvarande gäller för RID där den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik, OTIF, utvecklar och reviderar bestämmelserna och vartannat år fattar beslut om större revideringar. I samband med dessa beslut behöver även de svenska föreskrifterna revideras. Den senaste revideringen trädde i kraft och publicerades den 1 januari 2019 genom Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:5) om transport av farligt gods på väg och i terräng (förkortas ADR-S i denna konsekvensutredning) samt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:6)

om transport av farligt gods på järnväg (förkortas RID-S i denna konsekvensutredning).

Mellan dessa periodiskt återkommande och större revideringar kan FN och OTIF 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 det ett behov av att införa vissa rättelser som härstammar från översättningsfel och liknande gjorda av myndigheten i samband med tidigare revideringar av föreskrifterna. Konsekvensutredningen behandlar samtliga ändringar och rättelser som föreslås till ADR-S 2019 respektive RID-S 2019.

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.

RID-S består dels av inledande föreskrifter, dels av bilagorna 1 och S. Bilaga 1 är en ren översättning av de officiella texterna i RID som ges ut av OTIF. Bilaga S innehåller avvikelser som enbart gäller för transporter i Sverige. Dessa avvikelser förändrar eller kompletterar bilaga 1.

Under punkt 2.2 och 2.3 redovisas de ändringar och rättelser till ADR-S respektive RID-S som föreslås.

2.2 Ändringar i ADR-S

I de inledande föreskrifterna uppdateras en referens i fotnot 1 då direktiv 2008/68/EG har ändrats genom 2018/1846/EU.

I del 1 ändras lydelsen i 1.1.3.6.5 genom att ”(b)” tas bort i uppräkningslistan. Ändringen har meddelats av FN och har sin grund i att texten i 1.1.3.1 (b) har tagits bort. Dessutom ändras en felaktigt inmatad årtalsangivelse i 1.6.1.43 från ”2015” till ”2016” i den svenska utgåvan.

I del 2 stryks tabellen efter 2.2.52.1.14 och rubriken ”Klassificering och inplacering i förpackningsgrupper” som anges före delavsnitt 2.2.8.1.4.2 stryks. Båda dessa textförändringar skulle ha genomförts vid den senaste revideringen av ADR-S.

Beskrivningen för UN 2037, ENGÅNGSBEHÅLLARE FÖR GAS justerades i 2017 års utgåvor från ”utan utsläppsanordning, ej påfyllningsbara” till ”utan ventil, ej påfyllningsbara”. Det har nu uppdagats att den nya beskrivningen inte överensstämmer med kraven i delavsnitt 6.2.6.1.4 och att den nyare beskrivningen är missvisande. För att förtydliga beskrivningen och möjliggöra rätt klassificering av gasbehållare av detta slag, återinförs den tidigare lydelsen

av beskrivningen, vilken också rent översättningsmässigt bättre överensstämmer med den engelska lydelsen. Denna rent redaktionella ändring medför justeringar i delavsnitt 2.2.2.3 samt i tabell A och B i kapitel 3.2.

I del 3 justeras särbestämmelse 188 i avsnitt 3.3.1 så att den första anmärkningen anges både under punkt (a) och punkt (b) i enlighet med den internationella utgåvan.

I del 5 sker en redaktionell ändring i 5.2.1.7.1 för att få en bättre överensstämmelse med den internationella utgåvan. Texten i 5.2.2.2.1.1.2 justeras redaktionellt i enlighet med RID-S och i 5.2.2.2.1.1.3 genomförs ändringar som skulle införts i den senaste revideringen så att ordet "parallellt" läggs till i första meningen och den andra meningen stryks.

I 5.2.2.2.1.6 (d) stryks orden "för gas" som felaktigt har förts in i meningen. I 5.2.2.2.2, i raden för etikettförlaga 2.1 infogas kompletterande text i kolumn 5 om den avvikelser som gäller gasflaskor i 5.2.2.2.1.6 (d) i enlighet med den internationella utgåvan. I 5.4.1.2.4 sker en harmonisering med den engelska utgåvan så att det tydliggörs att förutom mottagaren, ska även kontaktpuppgifter till ytterligare en person som har kunskap om sändningen anges i godsdeklarationen för ett smittförande ämne.

I del 6 ändras lydelsen för ISO-standarden 10961:2010 i 6.2.2.1.6 för att överensstämma med den översättning som SIS har gjort. Motsvarande görs för standarden EN 14208:2004 i 6.2.4.1. I tabell 6.2.4.1 flyttas dessutom ett textstycke för standarderna EN 12245:2002 och EN 12245:2009+A1:2011 från kolumn (4) till kolumn (5). Standarden EN 16728:2016+A1:2018 tas bort ur tabellen i 6.2.4.2 då FN upptäckte att denna standard ännu inte har fastställts. Den återinförs eventuellt i kommande utgåva av ADR. I delavsnitt 6.8.2.6.2 införs en fotnot till standard EN 12972:2007 för kontroll och provning av tankar. Denna standard har upphävts och ersatts av EN 12972:2018, men standarden hann inte publiceras i tid för att den skulle kunna införas i RID/ADR 2019. För att få enhetlig tillämpning av bestämmelserna i RID/ADR och underlätta efterlevnaden av dem, uppmanar FN alla behöriga myndigheter att godta användningen av EN 12972:2018 enligt bestämmelserna i 6.8.2.7. Den nya standarden kommer att införas i RID/ADR 2021 och fotnoten kommer då att strykas tillsammans med den upphävda standarden. FN:s meddelande finns här:

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/Guideline_for_the_application_of_EN_12972_ENG.pdf.

I bilaga S kompletteras bestämmelserna om marknadskontroll i 18.1.4 med ett nytt undantag enligt punkten (a) som innebär att prover av ämnen och föremål som innehåller farligt gods och som är förpackade i enlighet med de internationella bestämmelserna i ADR också tillåts transporteras enligt förutsättningarna i undantaget. En anmälan enligt 6 § förordningen (1994:2029) om tekniska regler har skickats till Kommerskollegium. Den

initiala frysningsperioden löpte ut den 7 juni. Inga frågor eller kommentarer har hittills inkommit till MSB.

Sverige har undertecknat ytterligare multilaterala avtal sedan tryckningen av ADR-S 2019 och två avtal har löpt ut. Kapitel 18.4 justeras så att tabellen visar samtliga gällande avtal.

2.3 Ändringar i RID-S

I de inledande föreskrifterna uppdateras en referens i fotnot 1 då direktiv 2008/68/EG har ändrats genom 2018/1846/EU.

I del 1 ändras lydelsen i 1.1.3.6.5 genom att ”, (b)” tas bort i uppräkningslistan. Ändringen har meddelats av OTIF och har sin grund i att texten i 1.1.3.1 (b) har tagits bort.

I del 2 stryks rubriken ”Klassificering och inplacering i förpackningsgrupper” som anges före delavsnitt 2.2.8.1.4.2. Denna skulle ha tagits bort i samband med textförändringarna som genomfördes i avsnitt 2.2.8 i den senaste revideringen av ADR-S.

Beskrivningen för UN 2037, ENGÅNGSBEHÅLLARE FÖR GAS justerades i 2017 års utgåvor från ”utan utsläppsanordning, ej påfyllningsbara” till ”utan ventil, ej påfyllningsbara”. Det har nu uppdagats att den nya beskrivningen inte överensstämmer med kraven i delavsnitt 6.2.6.1.4 och att den nyare beskrivningen är missvisande. För att förtydliga beskrivningen och möjliggöra rätt klassificering av gasbehållare av detta slag, återinförs den tidigare beskrivningen, vilken också bättre överensstämmer med den engelska lydelsen. Ändringen medför justeringar i delavsnitt 2.2.2.3 samt i tabell A och B i kapitel 3.2.

I del 3 justeras särbestämmelse 188 i avsnitt 3.3.1 så att den första anmärkningen anges både under punkt (a) och punkt (b) i enlighet med den internationella utgåvan.

I del 5 sker en redaktionell ändring i 5.2.1.7.1 för att få en bättre överensstämmelse med den internationella utgåvan. I 5.2.2.2.1.6 (d) stryks orden ”för gas” som felaktigt har förts in i meningen. I 5.2.2.2.2, i raden för etikettförlaga 2.1 infogas kompletterande text i kolumn 5 om den avvikelse som gäller gasflaskor i 5.2.2.2.1.6 (d) i enlighet med den internationella utgåvan. När det gäller delavsnitt 5.4.1.1.12 meddelar OTIF att året ändras från ”2017” till 2019” eftersom denna bestämmelse är kopplad till den allmänna övergångsbestämmelsen i 1.6.1.1. Det innebär att föregående utgåva av RID (RID 2017) i huvudsak får användas under en övergångstid på 6 månader, dvs. till och med den 30 juni 2019.

I 5.4.1.2.4 sker en harmonisering med den engelska utgåvan så att det tydliggörs att förutom uppgift om mottagaren, ska även kontaktuppgifter till ytterligare en person som har kunskap om sändningen anges i godsdeklarationen för ett smittförande ämne.

I del 6 flyttas ett textstycke för standarderna EN 12245:2002 och EN 12245:2009+A1:2011 från kolumn (4) till kolumn (5) i tabellen i 6.2.4.1. Dessutom ändras lydelsen till standarden EN 14208:2004 för att stämma med den svenska översättning som SIS har gjort av standarden. Standarden EN 16728:2016+A1:2018 tas bort ur tabellen i 6.2.4.2 då OTIF upptäckte att denna standard ännu inte har fastställts. Den återinförs eventuellt i kommande utgåva av RID. I delavsnitt 6.8.2.6.2 införs en fotnot till standard EN 12972:2007 för kontroll och provning av tankar. Denna standard har upphävts och ersatts av EN 12972:2018, men standarden hann inte publiceras i tid för att den skulle kunna införas i RID/ADR 2019. För att få enhetlig tillämpning av bestämmelserna i RID/ADR och underlätta efterlevnaden av dem, uppmanar FN alla behöriga myndigheter att godta användningen av EN 12972:2018 enligt bestämmelserna i 6.8.2.7. Den nya standarden kommer att införas i RID/ADR 2021 och fotnoten kommer då att strykas tillsammans med den upphävda standarden. FN:s meddelande finns här:
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/Guideline_for_the_application_of_EN_12972_ENG.pdf.

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

I det tredje och fjärde stycket på sidan 1 under ”1. Bakgrund och problemställning” framgår beskrivningen av behovet om ändrade föreskrifter.

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 godkänns 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 avsänder eller genomför en transport av farligt gods.

I Sverige finns ett allmänt krav på att de 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 privatpersoner och för transport av farligt gods i mindre mängder eller som på visst sätt har begränsats på transportenheten.

Omkring 480 företag (ca 3900 verksamheter) 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.

Enligt 2018 års siffror är storleken på företag som har säkerhetsrådgivare följande:

<u>Antal företag</u>	<u>Antal anställda</u>
16	0 anställda
56	1-4 anställda
34	5-9 anställda
49	10-19 anställda
82	20-49 anställda
59	50-99 anställda
42	100-199 anställda
43	200-499 anställda
34	500-999 anställda
22	1000-1499 anställda
8	1500-1999 anställda
7	2000-2999 anställda
11	3000-3999 anställda
5	4000-4999 anställda
15	5000-9999 anställda
1	10000- anställda

I dagsläget finns 230 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1-28 anställda lärare. Största anordnaren är försvarsmakten med totalt cirka 20 000 anställda. Alla dessa personer arbetar inte med farligt gods utan endast ett fåtal. De flesta förare som transporterar farligt gods i vägfordon måste genomgå utbildning med tillhörande prov. I dag finns 70 000 förare som har avlagt godkänt prov.

Alla dessa förare berörs inte av förslaget eftersom alla inte arbetar med att transportera farligt gods.

Åkerinäringen i Sverige består av cirka 10 000 åkeriföretag varav ca 6 000 är medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Sveriges Åkeriföretag uppskattar grovt att ca 1 500 åkerier 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 har företagen som transporterar farligt gods mellan 1-200 anställda och antalet fordon hos åkerierna är mellan ca 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 fram.

Branschorganet IKEM (Innovations- och kemiindustrierna i Sverige) har 1200 medlemsföretag med 65 000 medarbetare inom kemi, plast och materialbranscherna. IKEM uppskattar grovt att ca 900 - 960 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. 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.

Antalet berörda privatpersoner bör uppskattningsvis vara ca 6,3 miljoner. I Sverige fanns år 2017 6,4 miljoner nationellt utfärdade B-körkort (personbil och lätt lastbil). Förutom dessa berörs även privatpersoner som har körkort utfärdade i annat land. Antalet körkort utfärdade i annat land finns det ingen uppgift på.

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 ändringsförslaget.

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 eller RID-S, eftersom ändringarna i huvudsak är av redaktionell karaktär.

3.7 Informationsinsatser

Föreskrifterna om ändring av ADR-S och RID-S kommer att träda i kraft efter remissbehandling, slutlig sammanställning och beslut av MSB:s generaldirektör. Föreskrifterna beräknas träda i kraft den 1 januari 2020.

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 samt på järnväg. 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 något högre arbetsbörda för små företag för att tillgodogöra sig ändringarna, men bedöms inte innebära någon snedviden konkurrens.

3.9 Reglernas övriga påverkan

Ändringarna i detta förslag är av mindre karaktär och har till syfte att harmonisera de svenska bestämmelserna med de officiella internationella utgåvorna samt 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 50 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 land i Sverige är Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:5) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) samt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:6) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

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

5. Kontaktperson

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

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