



Transport av farligt gods

Sammanfattning

Utskottet behandlar i betänkandet regeringens proposition 2005/06:51 Transport av farligt gods. I propositionen föreslås en ny lag om transport av farligt gods, som skall ersätta den nuvarande lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Vidare föreslås följdändringar i andra lagar. Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2006.

Följdmotioner har avgetts dels i form av en fyrpartimotion (m, fp, kd, c), dels i form av en motion av Miljöpartiet de gröna innehållande sex yrkanden.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i propositionen och avstyrker motionerna 2005/06:Fö2 och 2005/06:Fö3 yrkandena 1–6.

En gemensam reservation har lämnats av Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet gällande frågan om tillsynsansvar.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	6
En ny lag om transport av farligt gods samt följdlagstiftning	6
Säkerhetsrådgivare	11
Tillsynsansvar	16
Reservation	21
Tillsynsansvar, punkt 3 (m, fp, kd, c)	21
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	23
Propositionen	23
Följdmotioner	23
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	24

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. En ny lag om transport av farligt gods samt följdlagstiftning

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om transport av farligt gods,
 2. lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning,
 3. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
 4. lag om ändring i strålskyddslagen (1988:220),
 5. lag om ändring i lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor,
 6. lag om ändring i lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor.
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:51.

2. Säkerhetsrådgivare

Riksdagen avslår motion 2005/06:F63 yrkandena 1–3.

3. Tillsynsansvar

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:F62 och 2005/06:F63 yrkandena 4–6.

Reservation (m, fp, kd, c)

Stockholm den 7 februari 2006

På försvarsutskottets vägnar

Eskil Erlandsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Eskil Erlandsson (c), Tone Tingsgård (s), Ola Rask (s), Ola Sundell (m), Michael Hagberg (s), Erling Wälivaara (kd), Berit Jóhannesson (v), Britt-Marie Lindkvist (s), Rolf Gunnarsson (m), Åsa Lindestam (s), Heli Berg (fp), Peter Jonsson (s), Karin Enström (m), Marie Nordén (s), Lars Ångström (mp) och Christer Winbäck (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Lagen (1982:821) om transport av farligt gods (LFG) trädde i kraft den 1 januari 1983 (prop. 1981/82:94, bet. TU 1981/82:35, rskr. 1981/82:412).

Efter beslut av regeringen den 21 augusti 2003 tillkallades en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av LFG samt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods (FFG) (dir. 2003:99). Utredningen, som antog namnet Utredningen om transport av farligt gods, lade den 1 september 2004 fram sina förslag i betänkandet Ny reglering för transporter av farligt gods (SOU 2004:87). Betänkandet innehåller förslag till en ny lag om transport av farligt gods, förslag till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning, förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) och förslag till en ny förordning om transport av farligt gods. Betänkandet har remissbehandlats. En kompletterande remissbehandling har skett beträffande ansvarsbestämmelsen i den nya lagen om transport av farligt gods. Remissvaren och sammanställningar av dessa finns tillgängliga i Försvarsdepartementet.

Regeringen tar i propositionen upp de lagfrågor som behandlats av utredningen.

Regeringen beslutade den 22 september 2005 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslagen. Regeringen har i propositionen i allt väsentligt följt Lagrådets förslag.

I betänkandet behandlas förutom regeringens förslag i propositionen även sju motionsyrkanden som behandlar frågor om säkerhetsrådgivare och tillsynsansvar.

Bakgrund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om transport av farligt gods, som skall ersätta den nuvarande lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Lagen har renodlats och innehållet har begränsats till främst sådant som enligt regeringsformen skall regleras i lag. Vidare innehåller lagen regler som är grundläggande för förståelsen av regelsystemet om transport av farligt gods och för att myndigheterna genom bemyndiganden skall få kompetens att agera genom tillsyn och meddelande av föreskrifter.

De närmare materiella reglerna på området har sin grund i EG-direktiv och internationella konventioner, som Sverige åtagit sig att följa. Regelverket är mycket omfattande. Genom bemyndigandena i den nya lagen kan

den materiella regleringen i större utsträckning än tidigare ske genom myndighetsföreskrifter. Därigenom underlättas den löpande anpassningen av det svenska regelsystemet efter internationella normändringar.

Den föreslagna lagen innehåller en nyhet i form av de nya reglerna om transportskydd. I motsats till övriga regler om transport av farligt gods erbjuder reglerna om transportskydd inte skydd mot olyckor vid godstransporter. I stället skall de skydda mot brottsliga angrepp mot det farliga godset. Andra nyheter är att lagen anpassas för att vid lämplig tidpunkt kunna tillämpas även på Försvarsmaktens och Försvarets materielverks transporter av farligt gods, att tillsynsmyndigheterna ges ökade befogenheter att utöva tillsyn i bl.a. oskyltade transportmedel samt att Kustbevakningen ges ökade befogenheter att under vissa förutsättningar stoppa fordon och hindra fortsatta transporter.

Vidare föreslås en ändring i sekretesslagen (1980:100) för att möjliggöra sekretess hos myndigheter beträffande uppgifter om transportskydd. Den föreslagna bestämmelsen föreslås få företräde framför meddelarfriheten.

Lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning föreslås ändras så att Kustbevakningen vid misstanke om brott mot den nya lagen om transport av farligt gods kan utöva de straffprocessuella befogenheter som framgår av den förstnämnda lagen.

Den nya lagen om transport av farligt gods föranleder även följdändringar i andra lagar. Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2006.

Utskottets överväganden

En ny lag om transport av farligt gods samt följdlagstiftning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om transport av farligt gods, lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning, lag om ändring i sekretesslagen (1980:100), lag om ändring i strålskyddslagen (1988:220), lag om ändring i lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor och lag om ändring i lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor.

Regeringens förslag: Den gamla lagen om transport av farligt gods ersätts med en ny lag. Den nya lagen drar upp ramarna för författningsregleringen på området och innehåller bemyndiganden för regeringen eller de myndigheter som regeringen bestämmer att meddela närmare materiella föreskrifter.

De inledande bestämmelserna i den nya lagen om transport av farligt gods anger lagens syfte samt en allmän och en absolut aktsamhetsregel som skall iakttas vid transporter av farligt gods.

Tillämpningsområdet för den nya lagen om transport av farligt gods framgår av en allmän bestämmelse följd av nödvändiga undantag. I lagen anges uttryckligen att den är tillämplig även på förberedande åtgärder inför transport av farligt gods. Lagen skall tillämpas parallellt med reglerna i lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet och strålskyddslagen (1988:220).

I förhållande till den gamla lagen om transport av farligt gods kvarstår definitionerna i den nya lagen av transport och transportmedel oförändrade. Definitionen av farligt gods ändras i enlighet med den justering av begreppet som gjorts i internationella regelverk.

I lagen införs begreppet transportskydd. Detta avser åtgärder till skydd mot brottsliga gärningar som riktas mot det farliga godset vid transport på land.

Endast transporter med Försvarens luftfartyg, örlogsfartyg och stridsfordon samt transporter under höjd beredskap skall undantas från tillämpningen av den nya lagen om transport av farligt gods.

Det generella hittillsvarande undantaget från lagens tillämpningsområde för vissa av Försvarens och Försvarets materielverks transporter på land bör på sikt utgå.

Bestämmelser om transport av farligt gods tar i allmänhet sikte på skyddet för tredje man mot olyckor i samband med transporter. En särskild risk med farligt gods är också att det kan vara attraktivt som föremål för brottsliga gärningar. De åtgärder som vidtas till motverkande av stöld eller andra obehöriga förfaranden med det farliga godset kallas transportskydd.

De grundläggande och övergripande skyldigheterna för den som skall tillgodose transportskyddet skall framgå av lagens allmänna aktsamhetsregel. Dessa skyldigheter skall enbart gälla transporter på land av farligt gods.

I sekretesslagen (1980:100) införs en ny regel enligt vilken sekretess skall gälla för uppgifter som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på transporter på land av farligt gods. För annan verksamhet än det allmännas förs den gamla lagens bestämmelse om tystnadsplikt in i den nya lagen om transport av farligt gods med det tillägget att tystnadsplikten även omfattar uppgifter om transportskydd.

Den nya lagen om transport av farligt gods innehåller bestämmelser om straffansvar. Brott mot lagens allmänna aktsamhetsregel i 2 § första stycket medför böter eller fängelse i högst ett år. Om ansvar inte kan utdömas för brott mot den allmänna aktsamhetsregeln kan ansvar i stället utdömas för överträdelse i övrigt av lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Påföljden kan då bestämmas till ett bötesstraff. Vid ringa brott bestäms påföljden till penningböter. Säkerhetsrådgivare skall inte omfattas av straffansvar när de utför sina uppgifter. Inte heller gärningar som är belagda med strängare straff enligt brottsbalken eller som utgör miljöbrott eller vållande till miljöstörning enligt 29 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken skall omfattas av straffansvar i den nya lagen om transport av farligt gods. Detsamma gäller om gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

Särskilda bestämmelser om överklagande införs i den nya lagen om transport av farligt gods. Statens kärnkraftsinspektions beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen får överklagas hos regeringen. Övriga myndigheters beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Beslut om godkännande vid prov för säkerhetsrådgivare eller om godkännande vid prov för framförande av fordon för transport av farligt gods får inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kamrarrätten. Myndigheter får bestämma att deras beslut skall gälla även om besluten överklagas.

Behovet av en ny lag

I syfte att på det nationella planet så långt som möjligt möta syftet med regleringen av transporter av farligt gods är det av stor vikt att lagstiftningen på området är anpassad för de särskilda behov och problem som finns. Kritik har framförts mot det nuvarande nationella regelverket, med LFG i spetsen, för att det inte i alla delar uppfyller de krav som måste

ställas på det utifrån Sveriges internationella åtaganden. Kritiken har framförallt tagit sikte på svårigheterna med att anpassa de nationella reglerna till förändringar på det internationella planet.

Det är ofrånkomligt att den materiella regleringen på området måste utgå från det internationella regelverket. Nationella särlösningar är med hänsyn till Sveriges internationella åtaganden varken möjliga eller önskvärda. Värdet av internationell harmonisering överväger också nackdelarna av att möjligheterna till anpassning efter nationella förutsättningar begränsas.

Nödvändigheten av en internationell förankring av de svenska reglerna uppmärksammades vid utarbetandet av LFG och FFG. De författningstekniska lösningar man då valde för att införliva det internationella regelverket i nationell rätt var emellertid anpassade efter den tidens förutsättningar. Mycket har hänt på det internationella planet sedan lagen trädde i kraft. I detta avseende bör främst framhållas Sveriges medlemskap i EU, som ställer krav på en svensk löpande anpassning till det detaljrika regelkomplex rörande transporter av farligt gods som med tiden utarbetats inom EU.

Av de tillkortakommanden som den nuvarande nationella regleringen uppvisar och som försvårar en fortlöpande internationell anpassning kan framhållas att LFG och FFG är alltför detaljerat utformade. Författningarna innehåller en materiell reglering i en utsträckning som inte är motiverad. Det krävs i dessa avseenden en författningsteknisk omarbetning av såväl lagen som förordningen för att regelverket bättre skall stå i överensstämmelse med de krav på förändringar som löpande ställs och kommer att ställas på det.

Det finns även andra skäl som talar för en omarbetning av lagen. Dessa har sin grund i att de avvägningar som gjordes vid lagens tillkomst och vid senare lagändringar i flera fall inte längre är självklara i en modern lagstiftning. Det gäller t.ex. lagstiftningens yttre ramar, dvs. tillämpningsområdet för såväl lagen i sin helhet som för särskilda bestämmelser i lagen. Bland annat det s.k. försvarsundantaget för försvarets transporter kan i detta avseende framhållas. Även dispositionen i lagen och förordningen kan kritiseras, då regleringen av transporter på land är alltför framträdande, medan materiella regler beträffande övriga transportslag i stor utsträckning saknas.

Slutligen bör även nämnas att LFG och FFG saknar reglering av ett helt nytt område på farligt gods-området. Det gäller de nya reglerna om transportskydd, som mot bakgrund av senare års spektakulära terrordåd i omvärlden inarbetats i internationella regelverk.

De brister som LFG och FFG uppvisar är inte förenliga med strävandet att så långt som möjligt uppnå det ovan beskrivna syftet med regelverket om transporter av farligt gods. En reformering av författningsregleringen är därför nödvändig. En sådan reformering bör inte lämpligen göras inom ramen för den gällande lagen om transport av farligt gods. I syfte att

skapa en effektiv och funktionell lagstiftning, särskilt med beaktande av Sveriges internationella åtaganden, bör i stället LFG ersättas med en ny lag om transport av farligt gods.

Regeringens förslag till en ny lag kräver en rad detaljerade överväganden som det ankommer på regeringen att lösa genom en ny förordning om transport av farligt gods.

Utgångspunkter för en ny lag om transport av farligt gods

Av förarbetena till LFG (prop. 1981/82:94 s. 11) framgår att lagstiftningen grundades på några särskilda huvudprinciper, nämligen samordning mellan transportslagen, transportorientering och internationell anpassning, allt i syfte att öka säkerheten i transportverksamheten. Dessa principer bör enligt regeringen även fortsättningsvis vara riktmärken för lagstiftningens utformning.

Samordningen mellan transportslagen kommer i LFG särskilt till uttryck genom att regleringen i stor utsträckning varit gemensam för samtliga transportslag. Det kan emellertid konstateras att förutsättningarna för transporter av farligt gods skiljer sig i hög grad åt mellan transportsätten. På samma sätt varierar karaktären av de risker som transportererna utgör beroende på vilket transportsätt som utnyttjas. Det kan därför ifrågasättas om det är rimligt att även fortsättningsvis reglera samtliga transportslag i en och samma lag. Till stöd för ett sådant ifrågasättande kan också nämnas att de internationella instrumenten och de materiella bestämmelserna i myndigheternas föreskrifter är uppdelade efter transportslag.

Samtliga regleringar, oavsett transportsätt, har emellertid en gemensam grund i FN-rekommendationerna. Som ovan nämnts pågår också en ständig harmonisering mellan de internationella regelverken. För Sveriges vidkommande skulle en uppdelning innebära att liknande bestämmelser återfinns i flera mycket snarlika lagar. En sådan ordning skulle innebära ett avsteg från vad som nu gäller i Sverige under ett antal år och är enligt regeringens mening inte önskvärd. Den nya lagen om transport av farligt gods bör därför, i likhet med sin föregångare, omfatta samtliga transportslag.

Även principen att lagstiftningen bör vara transportorienterad är genom LFG väletablerad. Den nya lagen bör alltså inriktas på transporten av godset, inte på de fraktade produkterna. Genom att inte ålägga produktmyndigheterna för det fraktade godset något särskilt ansvar för transportregleringen finns möjligheter att samla föreskrifterna på området hos några få transportmyndigheter. Detta underlättar den anpassning av det svenska regelverket som kontinuerligt måste ske till följd av Sveriges internationella åtaganden. Såvitt avser gods med t.ex. särskilt farliga egenskaper kan det emellertid på grund av produktmyndigheternas särskilda sakkunskap vara nödvändigt att något modifiera ståndpunkten om regleringens transportorientering. Sådana avsteg, som kan komma ifråga t.ex. för radioaktiva ämnen, bör emellertid inte komma till uttryck i själva lagen.

Det internationella regelverkets komplexitet omöjliggör en fullständig materiell reglering i lag- eller förordningsform. Som framgått ovan är detta inte heller eftersträvansvärt med hänsyn till behovet av löpande anpassning till Sveriges internationella åtaganden. Den hittills gällande ordningen, att de materiella bestämmelserna om transporter av farligt gods skall återfinnas i myndighetsföreskrifter som grundas på det internationella regelverket, bör därför bestå. Denna principiella utgångspunkt bör få fullt genomslag på så sätt att de materiella bestämmelser som finns i LFG i största möjliga utsträckning rensas ut och i stället meddelas i form av de myndighetsföreskrifter som transportmyndigheterna utfärdar. Detta renodlar lagens karaktär av ramlag. Dess innehåll begränsas till att omfatta sådant som enligt regeringsformen skall regleras i lag. Vidare bör den innehålla regler som är grundläggande för förståelsen av regelsystemet och för att myndigheterna genom bemyndiganden skall få kompetens att agera genom tillsyn och meddelande av föreskrifter. Genom att de materiella bestämmelserna i fortsättningen i större utsträckning än i dag återfinns på lägre författningsnivå än lag underlättas den löpande anpassningen av det svenska regelsystemet efter internationella normändringar.

En annan fördel med att lagen renodlas och med att materiella bestämmelser förs nedåt i författningshierarkin är enligt regeringen att den slagsida mot transporter på land som den nuvarande författningsregleringen uppvisar tonas ned.

Förutom att föreslå en ny lag om transport av farligt gods föreslås i propositionen en ändring i sekretesslagen (1980:100) för att möjliggöra sekretess hos myndigheter beträffande uppgifter om transportskydd. Den föreslagna bestämmelsen föreslås få företräde framför meddelarfriheten.

Lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning föreslås ändras så att Kustbevakningen vid misstanke om brott mot den nya lagen om transport av farligt gods kan utöva de straffprocessuella befogenheter som framgår av den förstnämnda lagen.

Den nya lagen om transport av farligt gods föranleder även följdändringar i andra lagar. Samtliga lagar föreslås träda i kraft den 1 juli 2006.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ställer sig bakom det övergripande syftet bakom regleringen av transporter av farligt gods, dvs. att skydda människor, egendom och miljö.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att i det moderna industrisamhället är transporter av farligt gods ett nödvändigt inslag, men det är också en verksamhet som på grund av sin särart är förknippad med faror för människor, egendom och miljö. Att försöka förebygga dessa faror genom att minska antalet transporter torde inte heller enligt utskottets mening vara en framkomlig eller rimlig väg. I stället måste transporterna tillåtas men omgärdas med sådana säkerhetskrav att risken för skador så långt möjligt begrän-

sas. Regelverket måste dock balanseras så att kostnaderna för uppfyllandet av säkerhetskraven står i rimlig proportion till det ekonomiska utfallet av transporten av godset.

Utskottet välkomnar förslaget att det i inledningen av den nya lagen uttryckligen anges lagens syfte samt en allmän och en absolut aktsamhetsregel som skall iakttas vid transporter av farligt gods. Genom att ange att syftet med lagen är att förebygga, hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom framgår att reglerna bl.a. är av olycksförebyggande karaktär. Reglerna är också avsedda att öka säkerheten i händelse av konkret fara för skada och därmed öka förutsättningarna att faktiskt kunna hindra skadetillfällen. Reglerna är vidare avsedda att inverka begränsande på den skada som kan uppkomma.

Utskottet välkomnar att aktsamhetsreglerna föreslås få en mer framträdande plats och att även överträdelse av den allmänna aktsamhetsregeln kan komma att medföra straffansvar.

Likaså ställer sig utskottet positivt till förslaget att det i sekretesslagen införs en bestämmelse om sekretess hos myndigheter för uppgifter om transportskydd. Även förslaget att Kustbevakningen vid misstanke om brott mot den nya lagen skall kunna utöva straffprocessuella befogenheter ställer sig utskottet bakom. *Utskottet föreslår således att riksdagen bifaller propositionen.*

Säkerhetsrådgivare

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motion 2005/06:Fö3 yrkandena 1–3.

Nuvarande reglering

EG-direktiven

Rådets direktiv 96/35/EG om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar (säkerhetsrådgivardirektivet) antogs till följd av den ökade mängden transporter av farligt gods samt till förebyggande av olyckor orsakade av bristfällig kunskap om de risker som är förknippade med sådan verksamhet. Direktivet kräver att varje företag som i sin verksamhet utför transporter av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar eller utför lastning eller lossning i samband med sådana transporter skall utse en särskild säkerhetsrådgivare. Syftet är att säkerhetsrådgivaren skall tillföra verksamhetsutövaren säkerhetskompetens och därmed öka säkerheten vid transporter av farligt gods. Uppgiften som säkerhetsrådgivare kan utföras av företagsledaren, någon anställd eller t.ex. en fristående konsult.

Sjö- och lufttransporter omfattas inte av direktivets krav på säkerhetsrådgivare.

Med företag menas i direktivet varje juridisk eller fysisk person, förening, grupp av personer eller myndighet, som med eller utan vinstsyfte transporterar, lastar eller lossar farligt gods.

Medlemsstaterna får föreskriva om undantag från kravet på säkerhetsrådgivare för företag vars berörda verksamhet avser transport av farligt gods med transportmedel som tillhör militären eller sker under militärens ansvar. Medlemsstaterna kan vidare förordna om undantag för företag vars berörda verksamhet gäller sådana begränsade kvantiteter per transportenhet som understiger vissa fastställda mängder. Slutligen kan medlemsstaterna föreskriva att bestämmelserna inte skall tillämpas på företag vars huvud- eller biverksamhet inte består av transport av farligt gods eller lastning eller lossning i samband med sådan transport, för det fall företaget tillfälligt genomför nationell transport av farligt gods eller utför lastning eller lossning i samband med sådan transport och risken för fara eller miljöförstöring är minimal.

I bilagor till direktivet finns närmare bestämmelser om säkerhetsrådgivarens uppgifter och erforderliga kunskaper.

Säkerhetsrådgivaren skall övervaka företagets efterlevnad av bestämmelserna om transport av farligt gods och ge råd i frågor om sådan verksamhet. Vidare skall rådgivaren till företagsledningen årligen överlämna en rapport om företagets verksamhet när det gäller transport av farligt gods. Han skall också upprätta särskilda rapporter till företagsledningen efter inträffade olyckor. Slutligen skall rådgivaren undersöka att företaget har rutiner och metoder avseende hanteringen av farligt gods i vissa särskilt angivna avseenden, bl.a. att personalen har tillräcklig utbildning för dessa uppgifter.

En säkerhetsrådgivare skall ha kunskaper om vilka konsekvenser en olycka med farligt gods kan få och vilka de främsta olycksorsakerna är. Vidare skall säkerhetsrådgivaren ha kännedom om klassificeringen av farligt gods, förpackningsvillkor, etiketter och märkning, transporthandlingar, försändningssätt och villkor, lastnings- och lossningsregler m.m.

Säkerhetsrådgivaren skall genomgå en utbildning. Efter examen får han ett utbildningsintyg. Några mer specifika krav på hur utbildningen skall utformas finns inte i dag.

Säkerhetsrådgivardirektivet kompletteras av examineringsdirektivet. Detta har till syfte att garantera en lägsta kvalitetsnivå på säkerhetsrådgivare och underlätta ett ömsesidigt erkännande av EG-utbildningsintyg för säkerhetsrådgivare. Direktivet innehåller regler om examinering och examineringsorgan.

Nationell reglering

Säkerhetsrådgivardirektivet har införlivats i svensk rätt genom en ändring i LFG den 1 juli 1999 (prop. 1998/99:49, bet. 1998/99:F6U7, rskr. 1998/99:220). Bestämmelserna finns i lagens 10 a–10 c §§. I FFG finns kompletterande bestämmelser. Även examineringsdirektivet har införlivats i svensk rätt.

I förarbetena inför införandet av bestämmelserna om säkerhetsrådgivare anförde regeringen att det var angeläget att höja kompetensen och därmed säkerheten hos alla som avsänder och transporterar farligt gods oavsett på vilket sätt godset transporteras. Det konstaterades vidare att konkurrensneutralitet skulle uppnås om samtliga transportslag omfattades av kravet på säkerhetsrådgivare. Regeringen uttalade också att Sverige inte har någon särskild reglering för de inre vattenvägarna och att transporter på dessa regleras på samma sätt som för övriga sjötransporter, vilket talade för att låta verksamheter med sjötransporterna omfattas av kravet på säkerhetsrådgivare. Att införa ett krav på säkerhetsrådgivare även för sjö- och luftfarten innebar visserligen att Sverige i detta avseende gick före andra europeiska länder. Dessutom hade en stor del av transportererna i Sverige avsänts från andra länder. Dessa hänsyn utgjorde enligt regeringen inte tillräckliga skäl för att utesluta verksamheter med sjö- och lufttransporter från kravet på säkerhetsrådgivare. Därför infördes ett krav på säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag.

Såvitt känt har, utöver Sverige, Tyskland som enda europeiska land infört krav på säkerhetsrådgivare för alla transportslag.

Kravet på att ha en eller flera säkerhetsrådgivare enligt LFG omfattar alla verksamhetsutövare som faller under lagens bestämmelser. Även den som enbart lämnar gods till annan för transport skall enligt lagen ha en säkerhetsrådgivare. Därmed går den svenska regleringen även i detta avseende längre än vad som krävs enligt direktivet, som enbart föreskriver att den som transporterar, lastar eller lossar farligt gods skall ha säkerhetsrådgivare. Enligt 21 a § FFG undantas samtliga Försvarmaktens och Försvarets materielverks transporter från kravet på att ha säkerhetsrådgivare, när myndigheterna avsänder eller transporterar gods under ledning av militärt befäl eller annan person som förordnats av myndigheterna. Undantaget gäller samtliga militära transporter, alltså inte bara de som omfattas av 3 § FFG.

Den som utser säkerhetsrådgivare skall göra det med utgångspunkt i vilket transportslag säkerhetsrådgivaren skall verka inom. Säkerhetsrådgivaren skall ha kompetens för de transportslag som berörs. Omfattar transporten flera transportslag skall alltså den som lämnar godset till någon annan för transport ha säkerhetsrådgivare med utbildning för samtliga i transportkedjan berörda transportslag. Den som endast berörs av ett transportslag behöver inte ha säkerhetsrådgivare för andra transportslag.

En blivande säkerhetsrådgivare skall efter genomgången utbildning genomgå ett prov. Statens räddningsverk anordnar sådana prov och utfärdar utbildningsintyg efter bemyndigande i LFG och FFG.

Propositionen

Den som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter av farligt gods eller den som till någon annan lämnar farligt gods för transport skall även fortsättningsvis omfattas av kravet på att utse en eller flera säkerhetsrådgivare. Reglerna skall gälla samtliga transportslag och verksamhetsutövare i Sverige. Försvarsmakten och Försvarets materielverk undantas således inte. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigas att föreskriva om undantag från lagens krav på säkerhetsrådgivare.

Motion

I motion 2005/06:Fö3 av Lars Ångström och Åsa Domeij (mp) anförs att i Tyskland har varje kommun en eller flera anställda säkerhetsrådgivare, med bl.a. kontrollfunktion och tillsyn av näringslivets efterlevande av gällande lagstiftning. Dessa kommunala säkerhetsrådgivare är även polisen behjälpliga vid farligt-gods-kontroller i samhällena. Även de tyska delstatsmyndigheterna, vilka motsvaras av våra länsstyrelser, har anställda säkerhetsrådgivare. Motionärerna är övertygade om att de kostnader som följer med en ökad och förbättrad tillsyn kan betraktas som en samhällsinvestering utifrån vad en katastrof skulle kosta, både i lidande och i pengar. I motionen anförs att det tyska systemet i dessa delar bör införas i Sverige (*yrkandena 1 och 2*).

När det gäller säkerhetsrådgivare finns det ytterligare ett problem som motionärerna vill uppmärksamma. Enligt uppgift finns det rådgivare som har upp emot 70 kunder/företag knutna till sig, vilket enligt motionärerna inte kan vara rimligt. Det har kommit till deras kännedom att tillsynsmyndigheterna i Tyskland har uppgiften att kontrollera att säkerhetsrådgivarna inte har fler uppdrag än de klarar av. Man har krav på ett visst mått av kvalitet på säkerhetsrådgivarnas arbete. Det förekommer enligt motionärerna också uppgifter om att man i Danmark har reglerat antalet uppdrag per rådgivare. I motionen föreslås att man bör införa en sådan begränsning även i Sverige (*yrkande 3*).

Utskottets ställningstagande

Kravet på säkerhetsrådgivare omfattar varje fysisk och juridisk person, inklusive myndigheter, som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter av farligt gods eller som till någon annan lämnar farligt gods för transport. Varken enligt nuvarande eller föreslagen lag om transport av farligt gods har annan än verksamhetsutövaren eller den som till annan lämnar farligt gods för transport skyldighet att ha säkerhetsrådgivare.

Utskottet vill dock påtala att för det fall kommuner eller länsstyrelser inte omfattas av skyldigheten, så står det dem fritt att vid behov ändå anställa eller anlita säkerhetsrådgivare.

Varken kommuner eller länsstyrelser har heller enligt nuvarande eller föreslagen lag något tillsynsansvar över lagstiftningen om transport av farligt gods. Inte heller har de någon särskild uppgift att bistå polismyndigheterna i deras tillsynsverksamhet. Polismyndigheterna har egen personal med särskild kompetens för sin tillsyn av transport av farligt gods.

Utskottet har inte funnit anledning att föreslå förändringar i gällande och föreslagen ordning och med anledning av detta *avstyrker utskottet motion 2005/06:Fö3 yrkandena 1 och 2.*

Säkerhetsrådgivarens åligganden kan utföras av någon som är särskilt anställd för detta ändamål. För större företag kan det finnas anledning att utse flera rådgivare. Uppgifterna kan också utföras av företagsledaren själv, av en person som har andra uppgifter i företaget eller av en person som inte tillhör företaget, allt under förutsättning att personen i fråga verkligen kan utföra rådgivarens uppgifter. Detta betyder att enmansföretag och andra småföretag har möjlighet att anlita tjänsten externt. Flera små företag inom samma region kan dessutom ha en gemensam rådgivare. Säkerhetsrådgivaren kan även finnas centralt inom en åkeriförening eller vid den lastbilscentral som den enskilde åkaren är delägare i. Säkerhetsrådgivaren kan också finnas i en branschorganisation eller i en helt annan verksamhet.

Säkerhetsrådgivaren har väsentligen uppgiften att under företagsledarens ansvar, inom ramen för företagets verksamhet, verka för att förebyggande åtgärder vidtas så att olyckor med farligt gods inte inträffar. Säkerhetsrådgivarens uppgifter skall i synnerhet omfatta att tillse att bestämmelserna för transport av farligt gods iakttas, rådgivning till företagsledningen i frågor avseende farligt gods och upprättande av årsrapport. Säkerhetsrådgivaren skall ha ett giltigt intyg med behörighet för det eller de transportslag som verksamheten använder sig av.

Säkerhetsrådgivaren skall anmälas till Statens räddningsverk även om transporten sker vid enstaka tillfällen. Utskottet har dock erfarit att det i Räddningsverkets register finns en viss överanmälning, dvs. att säkerhetsrådgivare utsetts även om det för tillfället inte är aktuellt med transporter av farligt gods. Verksamheter som omfattas skall anmäla namnet på säkerhetsrådgivaren till Räddningsverket och verksamhetsledningen skall skriva under blanketten.

Statens räddningsverk har, och föreslås även fortsättningsvis ha, tillsynsansvaret för säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag. Tillsynen omfattar vid behov även de kvalitativa aspekterna på säkerhetsrådgivarnas arbete. Enligt uppgift från Statens räddningsverk förekommer det att verket riktar särskilda tillsynsinsatser mot säkerhetsrådgivare som betjänar särskilt många företag.

Säkerhetsrådgivarna skall genomgå utbildning i enlighet med Statens räddningsverks föreskrifter och får efter godkänd examination ett utbildningsbevis, som gäller under fem år.

Med hänvisning till det ovanstående anförda gör utskottet bedömningen att nuvarande regelverk och rutiner kring säkerhetsrådgivarna är tillfyllest och *avstyrker därför motion 2005/06:Fö3 yrkande 3.*

Tillsynsansvar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motion 2005/06:Fö2 och motion 2005/06:Fö3 yrkandena 4–6.

Jämför reservation (m, fp, kd, c).

Propositionen

Regeringen utser även enligt den nya lagen om transport av farligt gods de myndigheter som genom tillsyn skall kontrollera att lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen följs. Tillsynsmyndigheternas befogenheter regleras i lagen. Av lagen framgår att de har rätt till tillträde till transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar, oavsett om de är märkta eller ej.

Tjänstemän vid den tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer skall ha rätt att stoppa fordon för kontroll. Samma tjänstemän skall, under samma förutsättningar som en polis har sådana befogenheter, ha rätt att inom myndighetens tillsynsområde hindra fortsatt transport från hamnar. Genom ett tillägg i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning ges vidare en kustbevakningstjänsteman samma befogenheter att använda straffprocessuella tvångsmedel på farligt gods-området som på andra områden som omfattas av Kustbevakningens övervakning enligt den lagen.

Det skall inte längre finnas något krav på att en tillsynsmyndighets förbud eller föreläggande endast får meddelas om det uppenbart behövs för att lagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen skall följas.

Den tillsynsmyndighet vars tjänstemän enligt den nya lagen om transport av farligt gods skall ha rätt att stoppa fordon för kontroll samt hindra fortsatt transport från hamnar bör vara Kustbevakningen. Detta bör framgå av en ny förordning om transport av farligt gods.

Motioner

I motion 2005/06:Fö2 av Allan Widman m.fl. (m, fp, kd, c) anför motionärerna att tillsynsansvaret för farligt gods sedan tidigare har varit fördelat på en rad statliga myndigheter. Propositionens genomgång av antalet tillsynstillfällen de senaste åren bekräftar bilden av att kontrollverksamheten inte prioriterats.

I propositionen föreslås att Tullverkets tillsynsansvar, som tidigare innefattat vägtransporter till och från utlandet i omedelbar närhet av gränspassage samt fordon och lastenheter som inkommer med fartyg, föreslås upphöra. I stället skall Kustbevakningen, som i dag har tillsynsansvaret över gods i hamnar avsett för vidare sjötransport, överta detta. Regeringens förslag kan enligt motionärerna inte förstås på annat sätt än att Tullverkets tillsynsansvar därmed helt upphör.

Särskilt ett minskat antal tullklareringar, som en följd av Sveriges medlemskap i EU, har lett till att en naturlig utgångspunkt för tillsyn även enligt lagen om transport av farligt gods försvunnit. Tullverkets tillsynsansvar har tydligen inte ensamt kunnat motivera tillsyn när anslagen successivt minskats. Mot denna bakgrund är det enligt motionärerna förståeligt att regeringen föreslår att ansvaret i sin helhet övergår till Kustbevakningen.

Det går dock enligt motionärerna inte att bortse från att tullklareringar fortfarande sker, om än i minskad utsträckning. Några skäl för att Tullverket vid sådana tillfällen inte skulle passa på att också utöva tillsyn enligt lagen om transport av farligt gods tycks inte föreligga. Omsorgen om god hushållning med samhällets resurser talar därför för ett fortsatt ansvar för denna tillsyn även för Tullverket. Det gäller enligt motionärerna naturligtvis särskilt på de ställen där tullen finns utmed gränspassager på land.

Ett annat skäl för detta är att tillsynen kan motivera en kontroll av ett fordon som myndigheten allmänt finner misstänkt.

I motionen anføres att det bör vara möjligt för både Kustbevakningen och Tullverket att samordna sin tillsynsverksamhet på så sätt att dubbelarbete inte uppstår.

Med stöd av vad som anförts bör Kustbevakningen överta huvudansvaret för tillsynen enligt lagen om transport av farligt gods. Dock bör Tullverket fortsatt ha tillsynsansvar på sina verksamhetsställen. Myndigheterna bör samordna tillsynen sig emellan.

I motion 2005/06:Fö3 av Lars Ångström och Åsa Domeij (mp) anføres att regeringen i propositionen föreslår att Tullverkets tillsynsansvar, som tidigare innefattat vägtransporter till och från utlandet i omedelbar närhet av gränspassage samt fordon och andra lastenheter som inkommer med fartyg, skall upphöra. Detta ansvar tas över av Kustbevakningen vad gäller gods i hamnars landområden. Polismyndigheterna kvarstår som ensam tillsynsmyndighet beträffande vägtransporter som passerar Sveriges landgräns till andra länder.

Regeringen skriver i propositionen att det faktum att Tullverkets tillsynsmandat försvinner inte innebär någon förändring av polismyndigheternas klart omfattande tillsynsområde, dvs. vägtransporter i hela landet. Polisens arbetsbörda beräknas inte påverkas annat än marginellt genom förändringarna.

Polisens tillsyn har genom åren minskat. Rikspolisstyrelsens (RPS) tillsynsenhet har granskat varför kontrollerna är så få, och svaret sägs enligt motionärerna vara att ansvaret för att förankra målen i hög grad överlämnats på enskilda personer på polismyndigheterna. Verksamheten står och faller med deras närvaro och engagemang.

Motionärerna anser att regeringen måste ge RPS i uppdrag att ta fram bättre och mer aktuella underlag för de mål som sätts. Förslagsvis kan RPS ta hjälp av Vägverket, Väg- och trafikinstitutet och andra för att ta reda på hur många transporter av farligt gods som genomförs och mäta vilka effekter polisens kontroller har. Motionärerna anser att regeringen skyndsamt måste agera för en förbättring av RPS:s tillsynsverksamhet (*yrkande 4*).

Kustbevakningen föreslås ta över Tullverkets tillsynsansvar, men Kustbevakningens tillsyn får enbart ske i hamnars landområden. Det är enligt motionärerna en klar begränsning jämfört med Tullverkets tillsyn enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. I motionen ställs frågan vem som skall ha tillsyn vid Öresundsbron eller vid gränsen mot Norge och Finland?

Motionärerna tolkar propositionen så att det är polisen som skall utföra dessa kontroller vid Öresundsbron samt vid gränserna till våra grannländer och ser med oro på detta. Motionärerna anser att kontroller av farligt gods måste förbättras och självfallet kunna utföras dygnet runt vid Sveriges gränsövergångar, där Öresundsbron utgör en viktig passage (*yrkandena 5 och 6*).

Utskottets ställningstagande

Syftet med regeringens förslag är att man skall kunna nå effektivitetsvinster, dels genom att minska antalet tillsynsmyndigheter, dels genom att Tullverket inte skall behöva upprätthålla en kompetens beträffande farligt gods som är kostsam i förhållande till den faktiska tillsyn som verket bedriver.

Att, såsom anförs i motion 2005/06:Fö2, ge ett fortsatt tillsynsansvar till Tullverket bedömer inte utskottet ger de fördelar som motionärerna anför. Förutom problemen som uppstår när flera aktörer än nödvändigt utövar tillsyn över transporter blir även konsekvensen att Kustbevakningen och Tullverket skulle komma att få olika befogenheter att ingripa. Tullverket har inte kunnat, och skulle inte heller enligt motionärernas förslag, få möjlighet att stoppa fordon eller hindra fortsatt transport av farligt gods, vilket Kustbevakningen enligt det nya förslaget ges möjlighet att göra.

Utskottet har vidare erfarit att Tullverket i sitt remissyttrande daterat 2004-11-03 beträffande betänkandet *Ny reglering för transporter av farligt gods (SOU 2004:87)* framhållit att Tullverket stöder utredningens uppfattning att Tullverkets tillsynsansvar skall upphöra. Tullverket anför att bortfallet av Tullverkets tillsyn bedöms kunna uppvägas av det utvidgade tillsynsmandat som utredningen föreslår skall tilldelas Kustbevakningen samt genom polismyndigheternas tillsyn. Tullverket har även i en hemställan till Försvarsdepartementet daterad 2002-11-22 hemställt om att verkets bemyndigande för tillsyn av efterlevnaden av lagen om transport av farligt gods upphör. Argument som verket framför i denna hemställan är bl.a. att de förutsättningar för Tullverkets roll som tillsynsmyndighet som förelåg vid lagens och förordningens tillkomst kraftigt förändrats och kommer att förändras ytterligare i framtiden. Bland annat ändrade förutsättningar för kontroll vid inre gräns vid EU-inträdet samt Tullverkets prioriteringar mot narkotikasmuggling och storskalig alkohol- och cigarettsmuggling i enlighet med regleringsbrev anføres som argument. Utskottet har erfarit att tillsyn enligt lagen om transport av farligt gods som gjorts av Tullverket år 2001 skedde vid 34 tillfällen och år 2002 vid 11 tillfällen. 2003 skedde tillsyn vid 20 tillfällen, året därpå, dvs. 2004, utförde inte Tullverket någon tillsyn alls. Statistiken för 2005 visar samma tendens. Att under sådana förutsättningar upprätthålla kompetens, eller som det i realiteten skulle innebära, bygga upp kompetensen från början igen kan inte anses försvarbart.

Att Tullverkets tillsynsmandat försvinner torde inte innebära någon förändring av polismyndigheternas omfattande tillsynsområde, dvs. vägtransporter i hela landet. Utskottet bedömer, liksom regeringen, att polisens arbetsbörda inte bör påverkas annat än marginellt genom förändringarna. Därtill kommer att Kustbevakningen enligt den nya lagen om transport av farligt gods kommer att få flera nya befogenheter, som innebär att myndigheten i klart mindre utsträckning behöver påkalla polismyndigheternas hjälp vid utförandet av sin tillsyn. I detta avseende beräknas att polisens resurser i fortsättningen kommer att tas i anspråk i mindre omfattning än tidigare. Regeringens bedömning att polismyndigheterna inte behöver tillföras ytterligare medel utöver de som redan i dagsläget är avsatta för tillsynens bedrivande finner inte utskottet för närvarande anledning att ifrågasätta.

Utskottet har erfarit att Rikspolisstyrelsen är i färd med att färdigställa en ny nationell strategi för polisens trafiksäkerhetsarbete och kommer inom kort att fatta beslut i frågan. Den nya strategin innebär t.ex. att alla poliser i yttre tjänst skall ta ett större ansvar för polisens trafiksäkerhetsarbete. Polisen kommer bl.a. att genomföra en översyn av de särskilda åtagandena och de kvantitativa målen på trafikområdet under 2006. Utskottet förutsätter att tillsynsärendena rörande transporter av farligt gods i detta sammanhang kommer att ges prioritet.

Utskottet vill sammanfattningsvis tydligt påpeka att utskottet finner frågan om tillsyn och kontroll av farligt gods angelägen och förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen i det fall det skulle visa sig att tillsynen enligt nuvarande förslag skulle visa sig otillräcklig.

Utskottet *avstyrker härmed motion 2005/06:Fö2 och motion 2005/06:Fö3 yrkandena 4–6.*

Reservation

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservation. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

Tillsynsansvar, punkt 3 (m, fp, kd, c)

av Eskil Erlandsson (c), Ola Sundell (m), Erling Wälivaara (kd), Rolf Gunnarsson (m), Heli Berg (fp), Karin Enström (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om tillsynsansvar. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:Fö2 och avslår motion 2005/06:Fö3 yrkandena 4–6.

Ställningstagande

Tillsynsansvaret för farligt gods har sedan tidigare varit fördelat på en rad statliga myndigheter. Propositionens genomgång av antalet tillsynstillfällen de senaste åren bekräftar bilden av att kontrollverksamheten inte prioriterats.

I propositionen föreslås att Tullverkets tillsynsansvar, som tidigare innefattat vägtransporter till och från utlandet i omedelbar närhet av gränspassage samt fordon och lastenheter som inkommer med fartyg, föreslås upphöra. I stället skall Kustbevakningen, som i dag har tillsynsansvaret över gods i hamnar avsett för vidare sjötransport, överta detta. Regeringens förslag kan inte förstås på annat sätt än att Tullverkets tillsynsansvar därmed helt upphör.

Särskilt ett minskat antal tullklareringar, som en följd av Sveriges medlemskap i EU, har lett till att en naturlig utgångspunkt för tillsyn även enligt lagen om transport av farligt gods försvunnit. Tullverkets tillsynsansvar har tydligen inte ensamt kunnat motivera tillsyn när anslagen successivt minskats. Mot denna bakgrund är det förståeligt att regeringen föreslår att ansvaret i sin helhet övergår till Kustbevakningen.

Det går dock enligt vår mening inte att bortse från att tullklareringar fortfarande sker, om än i minskad utsträckning. Några skäl för att Tullverket vid sådana tillfällen inte skulle passa på att också utöva tillsyn enligt lagen om transport av farligt gods tycks inte föreligga. Omsorgen om god hushållning med samhällets resurser talar därför för ett fortsatt ansvar för denna tillsyn även för Tullverket. Ett annat skäl för detta är att tillsynen kan motivera en kontroll av ett fordon som myndigheten allmänt finner misstänkt.

Vi anser att det bör vara möjligt för både Kustbevakningen och Tullverket att samordna sin tillsynsverksamhet på så sätt att dubbelarbete inte uppstår.

Behovet av tillsyn gäller särskilt på de ställen där tullen finns utmed gränspassager på land, t.ex. vid vår landgräns mot Norge. Vi bedömer att polisens möjligheter att i praktiken utföra en godtagbar tillsyn, särskilt i glesbygden mot Norge och Finland, är avsevärt begränsade.

En översyn av tillsynsansvaret bör göras och ett eventuellt fortsatt tillsynsansvar för Tullverket bör utredas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2005/06:51 Transport av farligt gods:

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om transport av farligt gods,
2. lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning,
3. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
4. lag om ändring i strålskyddslagen (1988:220),
5. lag om ändring i lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor,
6. lag om ändring i lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor.

Följdmotioner

2005/06:Fö2 av Allan Widman m.fl. (fp, kd, c, m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fortsatt tillsynsansvar för Tullverket.

2005/06:Fö3 av Lars Ångström och Åsa Domeij (båda mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av säkerhetsrådgivare i kommuner.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av säkerhetsrådgivare i länsstyrelser.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att reglera antalet uppdrag per säkerhetsrådgivare.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en förbättrad tillsynsverksamhet av polismyndigheterna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av förbättrade kontroller vid gränsövergångar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av förbättrade möjligheter till kontroller vid Öresundsbron.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

2.1 Förslag till lag om transport av farligt gods

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

1 § Syftet med denna lag är att förebygga, hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

2 § Den som transporterar farligt gods eller lämnar farligt gods till någon annan för transport skall vidta de skyddsåtgärder och de försiktighetsåtgärder i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att godset, genom transporten eller genom obehörigt förfarande med godset vid transport på land, orsakar sådana skador på liv, hälsa, miljö eller egendom som beror på godsets farliga egenskaper. Det är då särskilt viktigt att de transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som används är lämpliga för transport av farligt gods.

Farligt gods får transporteras endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Definitioner

3 § Med transport avses i denna lag förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen. Som transport anses dock inte förflyttning endast inom ett område där det farliga godset tillverkas, lagras eller förbrukas.

¹ Jfr rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg (EGT L 319, 12.12.1994, s. 7, Celex 31994L0055), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/111/EG (EUT L 365, 10.12.2004, s. 25, Celex 32004L0111), rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 25, Celex 31996L0049), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/110/EG (EUT L 365, 10.12.2004, s. 24, Celex 32004L0110), rådets direktiv 95/50/EG av den 6 oktober 1995 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods (EGT L 249, 17.10.1995 s. 35, Celex 31995L0050), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/112/EG (EUT L 367, 14.12.2004, s. 23, Celex 32004L0112) och rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar (EGT L 145, 19.6.1996, s. 10, Celex 31996L0035).

4 § Med transportmedel avses i denna lag

1. varje slag av fordon som används för transport på väg eller i terräng,
2. järnvägsvagnar och andra spårbundna fordon,
3. luftfartyg, och
4. fartyg i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller transportmedel enligt 1 och 2.

5 § Med farligt gods avses i denna lag gods som består av eller innehåller

- explosiva ämnen och föremål,
- gaser,
- brandfarliga vätskor,
- brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen, självantändande ämnen och ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten,
- oxiderande ämnen och organiska peroxider,
- giftiga och smittförande ämnen,
- radioaktiva ämnen,
- frätande ämnen, och
- övriga farliga ämnen och föremål enligt vad som föreskrivits med stöd av 20 § andra stycket 9.

6 § Med transportskydd avses i denna lag de skyddsåtgärder och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att obehörigt förfarande med det farliga godset vid transport på land orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

Lagens tillämpningsområde

7 § Denna lag tillämpas på förberedelse inför och utförande av transporter av farligt gods.

I fråga om transporter av radioaktiva ämnen gäller även lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet och strålskyddslagen (1988:220) samt föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av dessa lagar.

8 § Transporter med Försvarmaktens luftfartyg, örlogsfartyg och stridsfordon skall inte omfattas av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

9 § Om regeringen har fattat beslut om höjd beredskap enligt 3 § lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap, skall denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen inte tillämpas på Försvarmaktens och Försvarets materielverks transporter för de väpnade styrkorna.

10 § I fråga om transporter med svenska fartyg eller svenska luftfartyg gäller denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen även utanför Sverige om inte detta strider mot något annat lands lag som är tillämplig.

Säkerhetsrådgivare

11 § Den vars verksamhet omfattar transporter av farligt gods enligt denna lag skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Detsamma gäller den som till någon annan lämnar farligt gods för transport.

Säkerhetsrådgivaren har till uppgift att, under verksamhetsledningens ansvar, verka för att skador i samband med transporterna förebyggs.

Tillsyn

12 § De myndigheter som regeringen bestämmer skall genom tillsyn kontrollera att denna lag följs, liksom de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Tillsynen skall genomföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

13 § Tillsynsmyndigheten har vid tillsynen rätt till tillträde till sådana områden, lokaler och andra utrymmen som används inför och i samband med transporter eller till transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar, oavsett om de är märkta eller ej. Om det behövs för att den tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer skall kunna genomföra tillsynen, får en tjänsteman vid denna myndighet stoppa fordon för kontroll.

Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För uttagna prov betalas ingen ersättning.

Polismyndigheten skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Föreläggande, förbud och vite

14 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall följas.

Beslut om förelägganden eller förbud får förenas med vite.

Om någon inte gör det som han eller hon är skyldig till enligt tillsynsmyndighetens föreläggande, får myndigheten vidta åtgärden på hans eller hennes bekostnad.

15 § Om en transport sker i strid mot lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och transporten inte kan fortsätta utan påtaglig risk för skada, får

– en polis hindra fortsatt transport på väg, och

– en tjänsteman vid den tillsynsmyndighet som avses i 13 § första stycket andra meningen inom myndighetens tillsynsområde hindra fortsatt transport från hamnar.

Straffansvar

16 § Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 2 § första stycket skall dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 2 § andra stycket döms till böter om

1. ansvar inte kan dömas ut enligt första stycket, och
2. överträdelsen avser någon annan föreskrift än 2 § första stycket.

Om ett brott enligt första eller andra stycket med hänsyn till risken för skador på liv, hälsa, miljö eller egendom och övriga omständigheter är att anse som ringa, skall penningböter dömas ut.

Ansvar enligt denna paragraf döms inte ut, om

1. gärningen begåtts av en säkerhetsrådgivare och avser en uppgift som skall utföras av säkerhetsrådgivare,
2. gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller 29 kap. 1 eller 2 § miljöbalken, eller
3. gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

Överklagande

17 § En myndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av andra eller tredje stycket. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Statens kärnkraftinspektions beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos regeringen.

Beslut i fråga om godkännande vid prov för säkerhetsrådgivare får inte överklagas. Detsamma gäller beslut i fråga om godkännande vid prov för framförande av fordon för transport av farligt gods.

18 § En myndighet får bestämma att dess beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall gälla även om beslutet överklagas.

Tystnadsplikt

19 § Den som på grund av bestämmelser i denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen har fått kännedom om någons affärs- eller driftförhållanden eller transportskydd, får inte obehörigen röja eller utnyttja uppgifterna.

I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100).

Bemyndiganden

20 § Regeringen får meddela föreskrifter om eller för särskilt fall besluta om undantag från lagens tillämpning på transporter med utländska fartyg och luftfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. klassificering av farligt gods,
2. transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar,
3. märkning och etikettering,
4. transporthandlingar och skriftliga instruktioner,

5. uppgiftsplikt,
 6. säkerhetsutrustning,
 7. lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods,
 8. vilka ämnen och föremål som skall anses utgöra farligt gods enligt 5 § med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden,
 9. att ämnen och föremål utöver vad som framgår av 5 § skall betraktas som farligt gods om de vid transport kan medföra skador på liv, hälsa, miljö eller egendom eller påverka transportmedlets säkra framförande,
 10. undantag och meddela särskilda beslut om undantag från lagens bestämmelser utom i fråga om transporter med utländska fartyg och luftfartyg,
 11. förbud mot vissa slag av transporter,
 12. att vissa transporter får ske endast efter tillstånd eller anmälan,
 13. utbildning och överlämna till någon enskild att utföra sådan examination som kan krävas enligt de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
 14. säkerhetsrådgivare och undantag från kravet på säkerhetsrådgivare,
 15. transportskydd,
 16. avgifter för myndigheternas verksamhet, och
 17. skyddsåtgärder och försiktighetsmått i övrigt som behövs.
- Föreskrifter och beslut enligt första och andra stycket om annat än undantag från lagens bestämmelser skall vara förenliga med syftet i 1 §.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006, då lagen (1982:821) om transport av farligt gods skall upphöra att gälla.
 2. Äldre bestämmelser om överklagande gäller för beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag tillämpas när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Vänern och Mälaren för att hindra brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller

1. skyddsobjekt och militära skyddsområden,
2. jakt,
3. fiske,
4. bevarande av den marina miljön och annan naturvård,
5. trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken,
6. åtgärder mot vattenföroreningar från fartyg,
7. dumpning av avfall i vatten,
8. kontinentalsockeln,
9. fornminnen och sjöfynd,
10. fartygs registrering och identifiering,
11. skydd för den marina miljön mot andra förorenande åtgärder än sådana som avses i 6 och 7,
12. märkning och användning av oljeprodukter,
13. utlänningsars inresa till och utresa från eller vistelse i Sverige,
14. åtgärder beträffande djur och växter som tillhör skyddade arter och
15. sjöfartsskydd.

Lagen tillämpas in fråga om övervakning enligt punkterna 2–8, 10–12 och 14 även inom Sveriges ekonomiska zon.

Lagen tillämpas även när Kustbevakningen till havs och i kustvattnen, i Vänern och Mälaren samt inom den ekonomiska zonen bedriver övervakning för att hindra brott mot lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon eller föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen.

Vidare tillämpas lagen när Kustbevakningen till havs och i kustvattnen, i Vänern och Mälaren samt i hamnar bedriver övervakning för att hindra brott mot lagen (0000:00) om transport av farligt gods eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

¹ Senaste lydelse 2004:488.

2.3 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

2 §²

Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på

1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier,
2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktivt avfall,
3. telekommunikation eller system för automatiserad behandling av information,
4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatiserad behandling eller annan handling,
5. den civila luftfarten eller den civila sjöfarten,

6. transporter på land av farligt gods,

om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 2004:507.

2.4 Förslag till lag om ändring i strålskyddslagen (1988:220)

Härigenom föreskrivs att 12 § strålskyddslagen (1988:220) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare föreskrifter som krävs till skydd mot eller för kontroll av strålning i de hänseenden som anges i 6-11 §§.

I fråga om radioaktiva ämnen finns även bestämmelser i läkemedelslagen (1992:859) och lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

I fråga om radioaktiva ämnen finns även bestämmelser i läkemedelslagen (1992:859) och lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

¹ Senaste lydelse 1992:1205.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

Lagen gäller inte sådan transport av brandfarliga eller explosiva varor som omfattas av lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

Lagen gäller inte sådan transport av brandfarliga eller explosiva varor som omfattas av lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

Bestämmelser av betydelse för hanteringen av brandfarliga och explosiva varor finns också i

- miljöbalken, i form av bestämmelser avsedda att förebygga andra skador än sådana som kan uppkomma genom brand eller explosion vid hantering av dessa varor,

- arbetsmiljölagen (1977:1160), i form av bestämmelser om skyldighet för arbetsgivare och arbetstagare att vidta skyddsåtgärder mot skador som kan uppkomma genom brand eller explosion vid hantering av dessa varor,

- lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, i form av bestämmelser om skyldighet för enskilda att vidta åtgärder för att förebygga brand och för att hindra eller begränsa skador till följd av brand, och

- produktsäkerhetslagen (2004:451), i form av bestämmelser om sådana varor som är avsedda för konsumenter eller kan antas komma att användas av konsumenter.

I fråga om sprängning och användning av pyrotekniska varor finns bestämmelser i 2 kap. 20 § och 3 kap. 6 och 7 §§ ordningslagen (1993:1617).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

¹ Senaste lydelse 2004:457.

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

- Lagen tillämpas inte på
1. faror som har samband med joniserande strålning,
 2. sådan hantering av farliga ämnen som omfattas av lagen (1982:821) om transport av farligt gods,
 3. transport av farliga ämnen i rörledningar utanför de verksamheter som omfattas av denna lag, eller
 4. militär verksamhet.

Föreslagen lydelse

4 §

- Lagen tillämpas inte på
1. faror som har samband med joniserande strålning,
 2. sådan hantering av farliga ämnen som omfattas av lagen (0000:000) om transport av farligt gods,
 3. transport av farliga ämnen i rörledningar utanför de verksamheter som omfattas av denna lag, eller
 4. militär verksamhet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.